

UNE ÉTAPE DE LA CONSTRUCTION
DES GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER
EN FRANCE

LA LIGNE
DE
PARIS A LA FRONTIÈRE D'ALLEMAGNE
(1825-1852)

*Thèse pour le doctorat ès lettres
présentée à la Faculté des lettres de l'Université de Paris,*

PAR

LOUIS-MAURICE JOUFFROY

TOME PREMIER

PARIS
J. BARREAU & C^{ie}, IMPRIMEURS-ÉDITEURS

—
1932

LA LIGNE
DE
PARIS A LA FRONTIÈRE D'ALLEMAGNE
(1825-1852)

UNE ÉTAPE DE LA CONSTRUCTION
DES GRANDES LIGNES DE CHEMINS DE FER
EN FRANCE

LA LIGNE
DE
PARIS A LA FRONTIÈRE D'ALLEMAGNE
(1825-1852)

*Thèse pour le doctorat ès lettres
présentée à la Faculté des lettres de l'Université de Paris,*

PAR

LOUIS-MAURICE JOUFFROY

TOME PREMIER

PARIS
J. BARREAU & C^{ie} IMPRIMEURS-ÉDITEURS

—
1932



A

MONSIEUR PAUL RIBOUD

INGÉNIEUR EN CHEF DES PONTS ET CHAUSSÉES

DIRECTEUR

DE LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE L'EST

INTRODUCTION GÉNÉRALE

Le chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne est une des sept grandes artères du réseau français qui, classées sous la monarchie de Juillet par la grande loi de 1842, entreprises même sur certaines sections dès avant cette date, reçurent leur achèvement sous la deuxième République pour devenir à l'avènement du second Empire les génératrices d'un nouvel accroissement.

Les lignes comprises dans ce programme ont été chacune d'une importance singulière pour le pays, et, si l'on ajoute le chemin de fer de Rouen et du Havre classé antérieurement, et celui de Rennes, dont la monarchie de Juillet répara rapidement l'oubli, elles forment encore aujourd'hui les voies maîtresses des grands réseaux entre lesquels se répartit le service des communications françaises.

Bien qu'elle n'ait été ni la plus anciennement concédée, ni la plus populaire de ces artères, la ligne de Paris à la frontière d'Allemagne apparaît cependant comme celle dont l'étude s'impose avec le plus d'intérêt à l'historien. Elle fut en effet parmi les lignes projetées en 1842 la plus importante, tant par les relations commerciales qu'elle devait assurer et la valeur qu'on lui attachait dans l'ordre national et militaire, que par la longueur de voie ferrée dont elle exigeait d'un seul tenant la concession.

Qu'on la considère du point de vue administratif, celui qui paraît avoir surtout inspiré les auteurs de la loi de 1842, elle réunit à Paris les grands centres de Strasbourg, de Metz, de Nancy et de Reims, comme le chemin de fer du Nord relie Lille à la capitale et comme font de Lyon, de Bordeaux et de Nantes ceux de la Méditerranée, du Sud-Ouest et de l'Océan. Mais sous cet aspect même où toutes les provinces françaises pouvaient prétendre à un traitement égal, la Lorraine et l'Alsace moins bien rattachées au noyau central en vertu de la configuration même du sol, et d'ailleurs de réunions plus récentes nécessitaient une attention spéciale. Vue comme une liaison plus

étroite entre la France et ses marches de l'Est, la ligne de Strasbourg a été, plus que toute autre, un important facteur d'unification nationale.

Artère internationale comme le chemin de fer du Nord, les débouchés qu'elle ouvre vers la plupart des pays de l'Europe centrale sont à la fois plus nombreux et plus étendus. Elle est la grande voie de trafic de la France vers l'Orient. Ce n'est même que par une concurrence que, comme on le verra, les contemporains jugèrent souvent dangereuse pour les intérêts français, que le chemin de fer du Nord, achevé le premier, s'assurera exclusivement les relations de l'Allemagne septentrionale.

Concurrentes dans le domaine économique, les deux lignes le furent plus encore dans le domaine politique. Si la ligne de la côte proche de l'Angleterre fut l'instrument de tout un programme d'alliances inlassablement poursuivi par la monarchie de Juillet, l'opinion et les chambres se prononcèrent obstinément en faveur de la voie ferrée qui devait faire communiquer la France avec l'Europe centrale, à laquelle se rattachaient à leur sens les plus hauts intérêts politiques.

Nulle ligne ne s'est présentée à l'époque, aussi bien dans les colonnes de la presse qu'au cours des délibérations du Parlement, comme ayant plus que le chemin de fer de l'Est de valeur nationale. Les uns y voyaient, à la manière des saint-simoniens, un instrument de pacification générale; d'autres la considéraient comme un moyen d'introduire dans l'Europe les idées de la France révolutionnaire; d'autres la concevaient surtout comme une arme défensive trop justifiée par les menaces d'invasion qui, depuis les événements de 1840, retentissaient outre-Rhin.

Ce caractère politique de la ligne de la frontière d'Allemagne fit même perdre aux contemporains le sentiment de sa très réelle importance économique. On ne prit pas garde au développement prodigieux qu'allait avoir dans l'Est l'industrie. On ne vit pas non plus l'expansion future d'un transit que seules la difficulté et la cherté des communications enchaînaient.

La ligne de l'Est tenta peu les capitaux. Son entreprise était d'ailleurs beaucoup plus considérable que celle de la plupart des autres lignes. Avec sa tige centrale de plus de 500 kilomètres sur la frontière du Rhin, son embranchement de 130 kilomètres sur celle de la Sarre, elle formait un ruban de plus de 630 kilomètres à construire, à outiller et à exploiter. A une époque où l'on ne hasarda guère de solliciter l'amodiation de plus de 200 kilomètres de voie ferrée, c'était un domaine

dont l'ampleur inaccoutumée avait de quoi effrayer les plus audacieux. En fait, la concession du chemin de fer de Paris à Strasbourg avec ses embranchements de Metz et de Reims, fut la plus importante de tout le réseau français.

Si l'on ajoute qu'en même temps cette ligne est peut-être celle dont l'histoire est demeurée la plus obscure, soit que les hommes qui s'y sont consacrés se soient tenus plus que d'autres à l'écart des grandes spéculations, soit qu'elle desserve un sol, sinon moins riche, du moins inégalement favorisé par la beauté ou la grandeur de ses sites, on aura dégagé les intérêts divers qui s'attachent à reconstituer les phases de son achèvement.

Ces phases peuvent se répartir en trois grandes périodes : la période des origines de 1825 à 1843 ; la période des études et des premiers travaux qui va de 1843 à 1846 où les pouvoirs publics jouent le principal rôle et qu'on a pour cette raison placée sous le titre « l'Etat » ; la période d'exécution continue et d'exploitation progressive où la compagnie concessionnaire, l'ancêtre de l'actuelle Compagnie des chemins de fer de l'Est est le centre de l'action, période qui entre les années 1846 et 1853 forme le dernier livre de cette étude et à laquelle on a donné pour titre « la Compagnie ».

LIVRE PREMIER



LES ORIGINES

TITRE PREMIER

DE LA SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION DE L'EST SOUS L'EMPIRE DES ANCIENNES VOIES DE COMMUNICATION

L'introduction du chemin de fer va provoquer dans la région de l'Est, comme ailleurs, la naissance d'un rythme nouveau d'activité. Tout l'édifice économique, établi depuis les époques les plus lointaines sur des rapports régis par un système de communication aussi vieux que les origines mêmes de l'humanité, va subir un aménagement neuf. Très vite on y perdra le souvenir des anciennes conditions de la vie : dans l'accélération désormais incessante de l'activité générale disparaîtra jusqu'à la notion même des circonstances suivant lesquelles y évoluait l'existence précédente qu'une stabilité millénaire avait pourtant en quelque sorte cristallisée. Il n'en est que plus nécessaire d'essayer de reconstituer dans la mesure du possible la physionomie ancienne, les rapports, les situations, le régime économique que d'immémoriales traditions avaient implantés.

Le nombre, la direction et l'état des voies de communication, la commodité et la rapidité des transports et des voyages, l'activité de l'agriculture et de l'industrie, le volume du commerce extérieur et du transit, enfin la circulation générale, autant de points à éclaircir comme introduction nécessaire à l'examen des grands problèmes qui se poseront dans la région de l'Est, lorsqu'il s'agira d'y fixer des directions au chemin de fer.

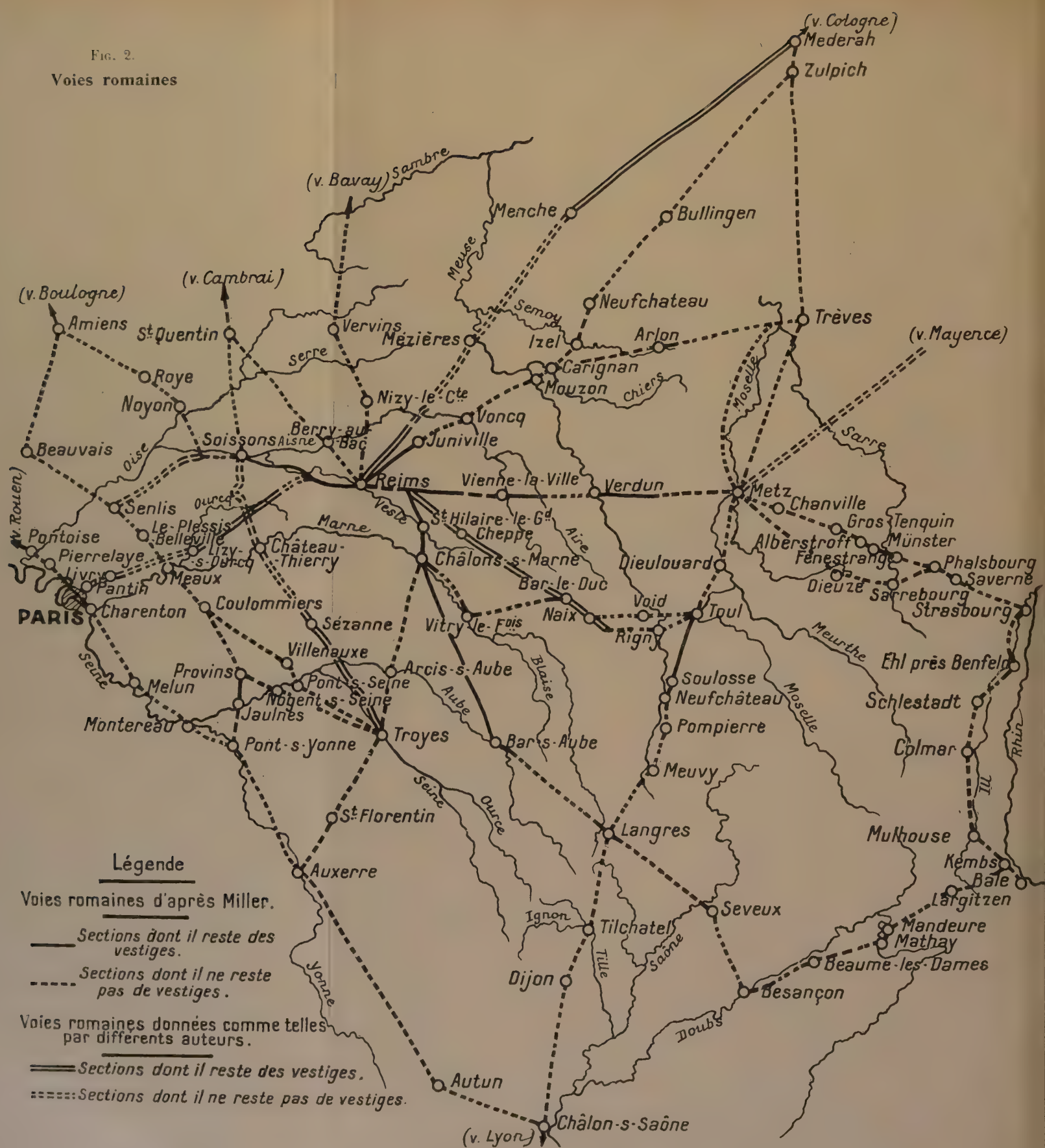


FIG. 1.

Routes nationales.
(1837)

FIG. 2.

Voies romaines





L'EST DE LA FRANCE DANS LA CARTE DE MELCHIOR TAVERNIER

CHAPITRE PREMIER

LES VOIES DE COMMUNICATION LES TRANSPORTS ET LES VOYAGES

I. — LES VOIES DE COMMUNICATION NATURELLES

Peu de régions en France sont aussi dénuées de communications naturelles que les provinces de l'Est quand on veut les parcourir de l'intérieur du continent vers Paris. Dans cette direction, point de ces grands fleuves qui forment comme le Rhône, la Garonne, la Loire, la Seine ou le Rhin, les artères médianes et assurent en même temps l'unité des territoires qu'ils arrosent. Ni le système des rivières ne permet, comme dans le Nord, des passages faciles entre des vallées divergentes, ni la configuration du sol ne se prête, comme dans le Poitou, le Languedoc ou la Lorraine, à des communications commodes de bassin à bassin.

Mais l'on trouve, pour ainsi dire juxtaposés, deux systèmes hydrographiques, qui, contrebutés l'un sur l'autre, s'appuient sur une même muraille de plateaux successifs contre lesquels les communications se heurtent.

A l'Est, c'est la Lorraine, qui, largement ouverte vers le Nord par les vallées longitudinales de la Meuse, de la Moselle, de la Sarre et du Rhin, sert de prolongement naturel au long couloir rhodanien dont ne la séparent que de maigres élévations, mais qui s'adosse du côté de l'Ouest, sans l'entamer jamais, au rebord oriental du bassin de Paris.

A l'Ouest, c'est ce bassin même. Sans doute on en voit les rivières concentriques drainer la circulation d'Est en Ouest. Mais ce n'est là qu'une configuration locale. Il n'y a pas d'interpénétration naturelle entre ces avenues transversales et les artères longitudinales de l'Est. Dans leurs hautes vallées, les rivières champenoises sont redressées en direction Nord-Sud, comme les eaux de Meuse et de Moselle. La masse des plateaux calcaires des pays de Bar impose ses bastions abrupts à plus de 100 mètres au-dessus de la vallée meusienne, sans aucune

de ces failles qui assurent, si nombreuses, à travers les hauts de la rive droite de cette vallée, les communications entre les pays proprement lorrains.

Qu'il faille se rendre de Paris à Metz, à Nancy, à Mulhouse ou à Dijon, la même nécessité s'impose de franchir ces crêtes qui, faisant suite aux retombées orientales du Massif Central sur le Rhône, clôturent en quelque sorte longitudinalement du Sud au Nord les domaines des provinces les plus anciennement françaises.

On conçoit quelle gêne cet obstacle naturel, qui impose encore de nos jours des astreintes coûteuses à l'exploitation ferroviaire, a causée de tout temps aux relations humaines. Les invasions elles-mêmes, celles des tribus gauloises comme celles des hordes germaniques, ont été canalisées par lui. Plus près de nous, la division politique du Comté puis Duché de Bar dans ses rapports avec la Couronne de France en est une conséquence.

De là la nécessité, que de fois manifestée à travers l'histoire, autant politique pour assurer l'emprise du pouvoir central sur les marches extérieures, qu'économique pour faciliter les échanges entre des régions ainsi dispersées, de suppléer par des voies de communication artificielles à la carence de celles que la nature a si rigoureusement refusées.

II. — LES VOIES DE COMMUNICATION ARTIFICIELLES

Les voies de communication artificielles dont on disposait avant l'existence des chemins de fer comprenaient, d'une part, les routes de terre, d'autre part, les canaux.

La route répondait aux nécessités du transport rapide des voyageurs et des marchandises de valeur. Elle était en même temps le véhicule de l'autorité et de l'administration publique. Le canal était la voie du commerce et le complément indispensable de l'industrie, soit pour le service de ses matières premières, soit comme débouchés de ses produits.

I° — LES ROUTES DE TERRE (1)

Bien peu de changements sont intervenus depuis le premier quart du XIX^e siècle dans le réseau des routes nationales qui

(1) 62. (Pour l'identification des renvois, consulter le *Nota* qui figure en tête de la table des matières.)

desservait la région de l'Est entre Paris, Mézières, Metz, Strasbourg et Bâle. Même rayonnement traditionnel des routes principales, héritage de l'ancienne monarchie, de Paris vers les provinces. D'abord la route n° 3 de Paris à Metz et à Mayence par Sarrebrück et la route n° 4 de Paris à Strasbourg et en Allemagne s'embranchant à Châlons-sur-Marne pour se diriger, l'une par Verdun et l'autre, par Nancy, dans leurs directions respectives. Ce sont là deux routes essentielles de la région : par leur bifurcation on saisit la double nécessité, à laquelle devra répondre toute communication à orienter vers l'Est, d'avoir un bras vers l'Allemagne du Nord par Mayence et un bras vers l'Allemagne du Sud par Strasbourg. De chaque côté de cette artère centrale, deux artères secondaires, l'une la route de Paris à Soissons, Reims et Sedan, succession disparate de routes différentes (routes 2, 31, 51 et 64), l'autre la route 19, de Paris à Bâle par Troyes et Belfort. Là encore, la tradition économique montre les deux grandes capitales champenoises, Reims et Troyes, à l'écart de la grande artère centrale dirigée par la vallée de la Marne, l'une capitale du Nord, l'autre capitale du Midi, comprises dans des orbites économiques différents, entre lesquelles pourra hésiter le chemin de fer de Strasbourg.

Mais, circonstance plus caractéristique encore, alors que, dans le classement administratif des routes royales, on voit chacune des grandes villes des provinces reliées à Paris : Calais, Lille, Maubeuge, Metz, Strasbourg, Bâle, Lyon, aucune voie ne semble réunir Reims à la capitale : Reims, pourtant la ville du sacre, la métropole religieuse du royaume. Pour s'y rendre il faut emprunter d'abord la direction de Maubeuge, puis, à partir de Soissons, la grande route qui vient de Rouen. Fait sans importance au point de vue des communications assurées, mais qui suffit à montrer combien Reims, à l'inverse de Châlons-sur-Marne et de Troyes, se trouve à l'écart du centre de rayonnement administratif de Paris.

Un réseau de routes de troisième classe assurait, de même que de nos jours, les communications interdépartementales. On n'en décrira pas le détail dont un coup d'œil sur la carte (fig. 1) suffira à rendre compte. Deux d'entre ces routes cependant, il faut le préciser, doubleraient et redoubleraient la route n° 3 ; l'une, la route 34, de Paris à Vitry-le-François par Sézanne, l'autre, la route 33, de Paris à Châlons par Montmirail : autant d'itinéraires possibles du futur chemin de fer. Alors que, de la capitale, l'une de ces routes part de la barrière de Pantin avec celle de Metz, l'autre sort par la barrière du

Trône : autant de terminus possibles du même chemin de fer à l'intérieur de Paris.

On reconnaît dans cette disposition les articulations mêmes du réseau actuel de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, sauf des variantes de détail. Ce réseau n'a donc rien innové sur les directions suivies par les voies de communication antérieures. Il n'en est qu'un calque fidèle et, de cette persistance dans les errements d'une politique traditionnelle, on serait tenté de conclure qu'elle est dans la nature des choses.

Il n'en est rien cependant. Si l'on remonte, en effet, aux origines lointaines de ce réseau routier, on saisit que ce n'est qu'une lente évolution qui en a précisé l'orientation actuelle.

Que l'on considère d'abord le système romain (fig. 2) (1). On en connaît les dispositions générales : une étoile irradiant autour de Lyon et projetant des rayons vers les Pyrénées, l'Océan, la Manche et les bouches du Rhin. En somme, c'est le système français, mais établi autour de Lyon comme pôle. On a vu surtout dans cette disposition un admirable instrument d'administration et de force, sans insister — en la lui déniait même — sur sa valeur économique.

Dans les plaines de Champagne les directions d'Est en Ouest semblent systématiquement négligées. Mais n'est-ce pas parce que ces directions sont desservies par la pente naturelle des eaux. Point besoin de réaliser des communications artificielles quand les avenues des rivières marquent aux hommes leur chemin tout tracé. Paris n'est qu'un point géographique sur une des chaussées, celle de Lyon à Rouen, et l'on ne semble pas avoir deviné le rôle que pouvait lui donner sa situation privilégiée au centre de conjonction de tout un bassin hydrographique. Mais n'est-ce pas précisément la raison pour laquelle il était inutile d'ajouter à la nature des voies coûteuses dont on devait être économe?

C'est Reims, au contraire, qui a été choisie comme centre secondaire d'éclatement des voies provinciales ; et Reims était, il est vrai, la capitale de tout le pays qui s'étendait du Rhin jusqu'à la Loire. Mais cette suprématie ne s'était pas établie en dépit de la nature des choses. Si l'on se dégage de l'habitude de chercher à Paris le centre de convergence universel, si l'on fait éclater les frontières où l'évolution historique a localisé une étroite nationalité, on sent que bien plus qu'au confluent de la Seine et de la Marne, c'est en Champagne, sur les bords de la Vesle, que se réalise naturel-

(1) 43 à 50, 68 à 78.

tement la croisée des grands chemins de l'isthme que forme, à l'Ouest de l'Europe, le territoire français.

De ce choix de Reims, il résulte que la solution donnée par la voirie romaine au système général des communications du pays diffère de la solution actuelle de tout le glissement qu'a subi, avec le rétrécissement des frontières, le centre de la nationalité française des rives de la Vesle à celles de la Seine. Une autre conséquence est le caractère rectiligne de la voirie tout entière. On se plaît à admirer la rectitude de la voie romaine et à lui rattacher ce caractère comme quelque chose de spécifique. Sans doute y a-t-il bien, dans cette rectitude, un des aspects les plus caractéristiques des chaussées romaines, mais ici elle est en même temps dans la nature des choses. Le groupement à Reims du réseau ferré aurait, dans la même mesure sans doute, simplifié l'aspect général des tracés qui, libérés des entraves des vallées sinueuses, auraient pu librement épouser les grandes directions marquées par les plus réels intérêts économiques.

De même, c'est à Reims que s'établissent également ces communications d'Est en Ouest qu'on accuse la voirie romaine d'avoir si orgueilleusement méprisées. On s'étonne que le réseau romain ait évité cette vallée de la Marne qui en semble l'avenue essentielle. Mais la vallée de la Marne ne conduit nulle part ailleurs qu'à Paris. Paris supprimé — et Paris n'a plus de sens comme capitale d'un empire qui confronte au Rhin — la vallée de la Marne prend une valeur singulièrement locale qu'un simple coup d'œil sur la carte suffit à prouver.

En faisant abstraction du rôle que l'on a la tendance irraisonnée d'attribuer à Paris, le système romain montre tout ce qu'a d'artificiel cette attraction que la capitale a exercée sur le réseau routier et ferroviaire français. C'est dans le système romain que les communications d'Est en Ouest se font le plus naturellement et le plus directement entre le grand port de la Manche, Rouen, et l'Europe centrale par la vallée de la Vesle et les cols déprimés auxquels cette vallée conduit ; celle-ci apparaît ainsi comme un des axes essentiels de la plaque tournante naturelle de tout le système des communications du pays.

Les Romains, il est juste de le dire, n'avaient fait que suivre là comme ailleurs des directions inscrites dans la configuration même du sol et, à ce titre, dégagées par la civilisation celtique qui les avait précédés. Déjà les chemins de la Gaule indépendante croisaient leurs grands alignements dans

ces mêmes lieux où le firent plus tard les voies de la Rome impériale. On a pu relever les vestiges d'un sentier qui, d'Amiens sur Verdun, empruntant le sillon désormais historique du Chemin des Dames, assurait les communications d'Est en Ouest (1). A cette voie correspondait une autre route en direction Nord-Sud, dont les traces plus incertaines sont cependant assez sensibles pour permettre d'en reconnaître l'orientation essentielle.

Est-ce à dire qu'à l'époque gallo-romaine aucun chemin ne suivait cette vallée de la Marne qui comptait pourtant sur ses bords nombre de cités gauloises, et que, pour aller de Meaux à Châlons, on fût obligé de subir le détour de Reims? Il est difficile de l'admettre.

Sans doute, n'a-t-on pas trouvé aux flancs des coteaux de la Brie et du Vermandois de vestiges de ces chemins antiques dont on vient de signaler plus au nord des membrures, mais c'est sans doute que ces chemins sont ceux-là même, ou à peu près, dont on se sert encore aujourd'hui, et que l'homme de nos jours met encore ses pas dans les sentes foulées par ses plus lointains ancêtres.

Il paraît inadmissible qu'une communication traditionnelle n'ait pas longé la Marne et il est légitime d'en identifier le tracé avec cet itinéraire qu'ESTIENNE décrit au xvi^e siècle comme un des grands chemins de France (2). Cet itinéraire semble bien remonter à des origines immémoriales et répondre exactement à l'admirable définition que donne M. Camille JULLIAN des chemins gaulois qui n'étaient, dit-il, « que des pistes de peuple, résultat irréfléchi d'habitudes séculaires » (3), mais où « les Gaulois ont reconnu et marqué les directions naturelles qui s'imposeront aux voies nationales de tous les temps » (4). OEuvre anonyme du piétinement séculaire des passants, des ornières des chars et des sabots des bœufs et des chevaux, cet itinéraire apparaît depuis que des hommes ont habité ces parages, comme une servitude traditionnelle attachée au sol.

Quittant la vallée de la Marne après Châlons pour suivre d'abord, de Vitry à Bar-le-Duc, la voie romaine telle que la trace MILLER (5), puis de Bar-le-Duc à Nancy et jusqu'à Saint-Nicolas le chemin de Nancy d'ESTIENNE il se prolongeait, via Lunéville, « Blancmont », « Sarberg » (Sarrebouurg), « Phaltzbourg » et Saverne, par un *diverticulum* qui empruntait sans doute l'itinéraire du *Voyage en France* de 1639 (6) : ainsi tracé

(1) 69 et 70. — (2) 52, 54, 62, 74, 76. — (3) 48, 560 — (4) 47, 228. — (5) 50. — (6) 54.

il était, à n'en pas douter, depuis les plus lointaines origines la voie d'une communication établie de pays à pays par où l'on allait de Basse-Alsace dans les vallées lorraines, de là dans le pays de Toul, puis dans celui de Bar et de Bar en Champagne : « le droict chemin de Paris ». Mais cet itinéraire ne desservait, on le répète, que des intérêts locaux : la route du grand commerce, l'itinéraire stratégique, les étapes des plus nombreux mouvements humains se prenaient plus au Nord : « la véritable route de la bataille et de la guerre, la route du danger extérieur pour la Lorraine, c'est celle qui va de l'Ouest à l'Est, par Reims, Verdun, le col de Saverne et Strasbourg. Par là vraiment, les pillards pouvaient pénétrer directement dans les bonnes plaines à pillage rémunérateur, l'Alsace avant le plateau de Lorraine, la Champagne après le plateau, sans parler du plateau lui-même » (1). C'était à l'époque gallo-romaine cette route-là, et non pas le modeste sentier de la vallée de la Marne, la véritable ancêtre du chemin de fer de Paris à Strasbourg. Ce sera aussi, on le verra, tellement les facteurs géographiques échappent à l'emprise du temps, une des grandes directions qui seront proposées pour son tracé.

D'autres chemins, que certains auteurs locaux donnent même pour des voies romaines, aboutissaient déjà à Lutèce à l'époque gallo-romaine : c'étaient en particulier la route de Reims par Lizy-sur-Ourcq qui courait au nord de Fère-en-Tardenois, la route de Troyes par Brie, Mormant, Nangis et Provins. Il est bien probable que ces chemins, en raison des communications qu'ils assuraient, existaient effectivement déjà à cette époque et, sur ce point, la perspicacité des érudits locaux n'a pas été prise en défaut ; leur importance toutefois était plus locale encore que celle de l'itinéraire de la vallée de la Marne. Ce n'est que peu à peu, à mesure que se rétrécirent les frontières politiques autour du centre d'influence et de coordination créé au confluent de la Seine et de la Marne par la maison féodale de France, nouvellement promue à la dignité royale, que ces routes, et avec elles celle qui suivait la vallée de la Marne, prirent plus d'importance. Routes particulières d'un grand fief, leurs rôles grandirent avec sa puissance et son autorité aux dépens des artères impériales créées par le régime précédent.

Cette évolution ne se poursuivit pas cependant sans à-coup. Les rois de France, faibles par leurs domaines propres, ne purent faire prédominer dès l'origine leur attraction sou-

(1) 77. Préface.

veraine. Leurs puissants voisins de Champagne, qui réunirent par moment sous leur autorité des terres trois ou quatre fois plus étendues que les leurs, surent déplacer vers le sud de cette province le siège de l'activité économique que les Romains avaient concentrée à Reims : les foires de la Champagne sont le centre d'un grand commerce qui y tient des assises presque continues. Mais elles-mêmes ne tardent pas à décliner : la réunion du Comté à la couronne, les désastres de la guerre de Cent Ans, d'où la monarchie sort plus puissante et plus affermie, affranchissent Paris de ses concurrents les plus dangereux. Le rayonnement universel de son Université y attire des foules d'étudiants et, avec elles, des transports et des correspondances qui nécessitent l'organisation de services de messagers.

Le centre secondaire et provincial de Reims, déjà par le passé gravement concurrencé par Troyes et Provins, perd toute sa raison d'être. La capitale attire à soi le tissu des communications dont Reims avec son importance politique a perdu le contrôle. Reims n'est plus que la cathédrale et le palais des sacres. Les anciennes voies romaines, pour importantes que certaines d'entre elles demeurent, deviennent des artères de relations particulières. Les vieux chemins gaulois, au contraire, antiques communications établies pour relier des pays voisins, sont élevés à la hauteur de chaussées principales, de routes de commandement, d'administration et de principauté : ce sont eux que recherchent et qu'empruntent dorénavant les mouvements nécessaires des personnes, des idées et des choses. L'Ancien-Régime les livre au xix^{e} siècle restaurées et définitives. L'Empire en fait des routes impériales, la Monarchie parlementaire des routes royales. Ce sont elles dont on a tracé le schéma au début de cette étude. Ainsi donc si le réseau de chemins de fer, que le xix^{e} siècle a superposé à l'écheveau des routes de terre, s'est calqué exactement sur cet écheveau, c'est qu'il a obéi non pas tellement à des nécessités purement économiques qui lui eussent fait au contraire éviter Paris pour se rassembler autour de Reims, mais aux exigences d'une centralisation administrative et politique héritée de l'Ancien-Régime qui ne pouvait admettre d'autre point de rayonnement que Paris.

Sur ces routes, de très notables progrès avaient assuré, vers le milieu du second quart du xix^{e} siècle, un accroissement appréciable de la rapidité des voyages. Ces progrès avaient porté d'une part sur l'état de la voie de transport, de l'autre sur la vitesse des véhicules.

Le Barrois semble estre diuisé de la Lorraine par la riuere de Meuse : s'estend iusques a Neufchâtel : ha pour principales villes, Bar le duc, la Motte, Ligny, Arq, & plusieurs autres. Puis en descendant selon ladiçte Meuse, se trouvent Commercy & Vaulcouleur, qui sont moitié de France & Barrois.

Chemins.

En ce pays, tant de Lorraine, que de Barrois, y a grands chemins qui conduisent aux villes marchandes, pays limitrophes, haultes & basses Alemaignes. En sorte, que vers les fins dudit pays, se trouuent personnes qui parlent les deux langues.

A Toul, le plus commun.

Sur le chemin de Nancy, par deux endroits, cinq sources petites.

A Toul, le plus droit.

Bar le duc, au chemin de Barrois cy dessous. ii. p.
Le petit Nancy ii. p.
Le grand Nancy ii. p.
Le Mesnil la hague b. i. p.

Mesnilon b. i. p.
Iuloir v. ch. ii. p. g.
Fou ii. p.
Toul v. c. iii. p. R.

A Nancy, le bas chemin.

Pentin i. p.
Bondiz i. p.
Forest. i. p.
Liury en Launoy abb. ii. p.
Boys. ii. p.
Villeparisy i. p. R.
Boys. iii. p. g.
Claye en France b. i. p. d.
Meaulx, sur Marne v. c. i. p.
Trilleport i. p. d.
Fay, sur Marne. i. p.
Passe le bac sur Marne. i. p.
S. Jean des deux iumeaulx Vallee. i. p.
La Ferrière au Col, diste sous l'oultre les nonnains, a raison qu'elle est au dessous de l'abbaye des dames de Louerre. ii. p.
Lusancy Port sur Marne. i. p. R.
Passe le bateau. Mont. q.
Mery saint Calixte d. p.
Descends.
Nantoy, sur Marne d. p.

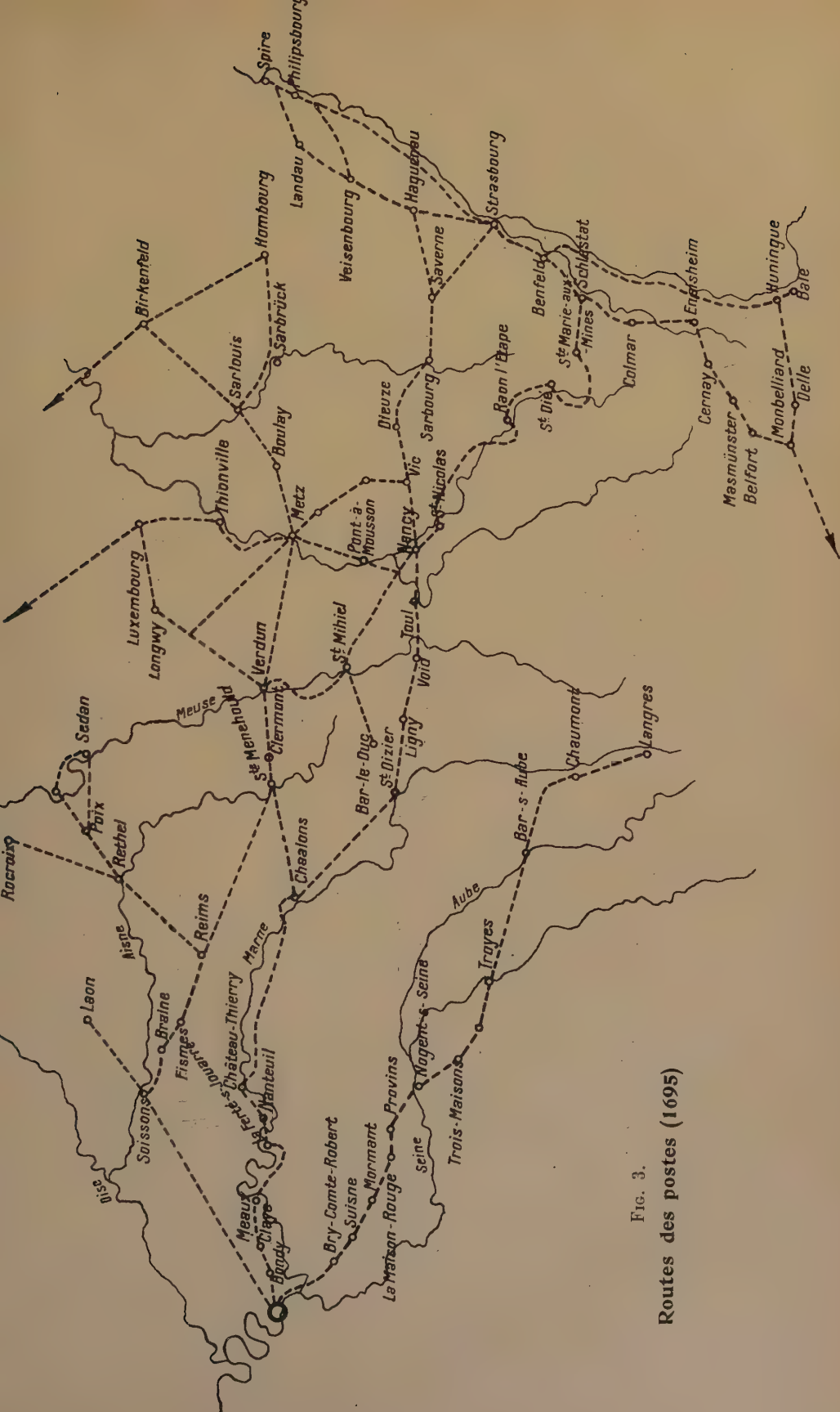


Fig. 3.
Routes des postes (1695)

Le problème que posaient la construction et l'entretien des routes datait, on peut le dire, de l'origine même de l'humanité. Ni les Romains, ni l'Ancien-Régime n'avaient su le résoudre entièrement. C'était une invention toute récente, celle de MAC ADAM, qui en avait posé les principes scientifiques et l'Angleterre s'était, en les appliquant, dotée d'un magnifique instrument de transport. Il n'en était pas de même en France : la plupart des routes comportaient d'assez longues sections pavées, et ces pavages, qui dataient souvent du siècle précédent, étaient singulièrement peu favorables au roulage. En 1837, la route de Paris à Strasbourg, sur 311 kilomètres, n'en comptait plus que douze pavés, mais sur la route de Metz et Mayence, la proportion était de 50 kms sur 381, sur celle de Bâle, 123 sur 340. Indépendamment de cette défectuosité résultant du mode de construction, les routes étaient en mauvais état : 148 kms sur la route de Mayence, 223 sur celle de Strasbourg, 268 sur celle de Bâle sont à réparer en 1837, sans compter les lacunes : 2.700 m. sur la route de Metz, 3.000 sur celle de Strasbourg, 5.500 sur celle de Bâle ; d'où la nécessité d'atteler 6, 8, quelquefois 10 chevaux aux voitures pour franchir certains relais difficiles. Encore, quelle que fût l'imperfection de ces routes, rien de comparable entre leur état et celui qu'elles présentaient à l'époque précédente, où l'établissement de la chaussée consistait à y verser des pierres que le trafic écrasait et où l'entretien n'existait pas.

L'accélération de la vitesse des véhicules avait été obtenue d'un côté par l'extension de l'usage et du domaine de la poste aux chevaux, de l'autre, par un allègement des voitures et par une meilleure suspension des caisses.

La poste aux chevaux avait été à l'origine uniquement réservée au service de l'Etat. Ce n'est qu'à partir d'Henri III et surtout d'Henri IV qu'elle est ouverte aux particuliers. Encore son extension marque-t-elle des progrès très lents.

La carte de Melchior TAVERNIER (1) de 1632 ne donne qu'une route de poste pour la région de l'Est. Cette route va de Paris à Nancy, Schlestadt et Bâle par la vallée de la Meurthe. La carte de JAILLIAUX de 1695 (2) témoigne d'un progrès notable ; on y voit les routes de Reims, de Sedan, de Metz, de Strasbourg, de Langres et de Strasbourg à Bâle. Cette progression continue et, en 1835, au moment où le réseau des postes est à la veille d'être remplacé par celui des chemins de fer, il forme un système semblable à notre réseau ferré qui,

(1) 53. — (2) 55.

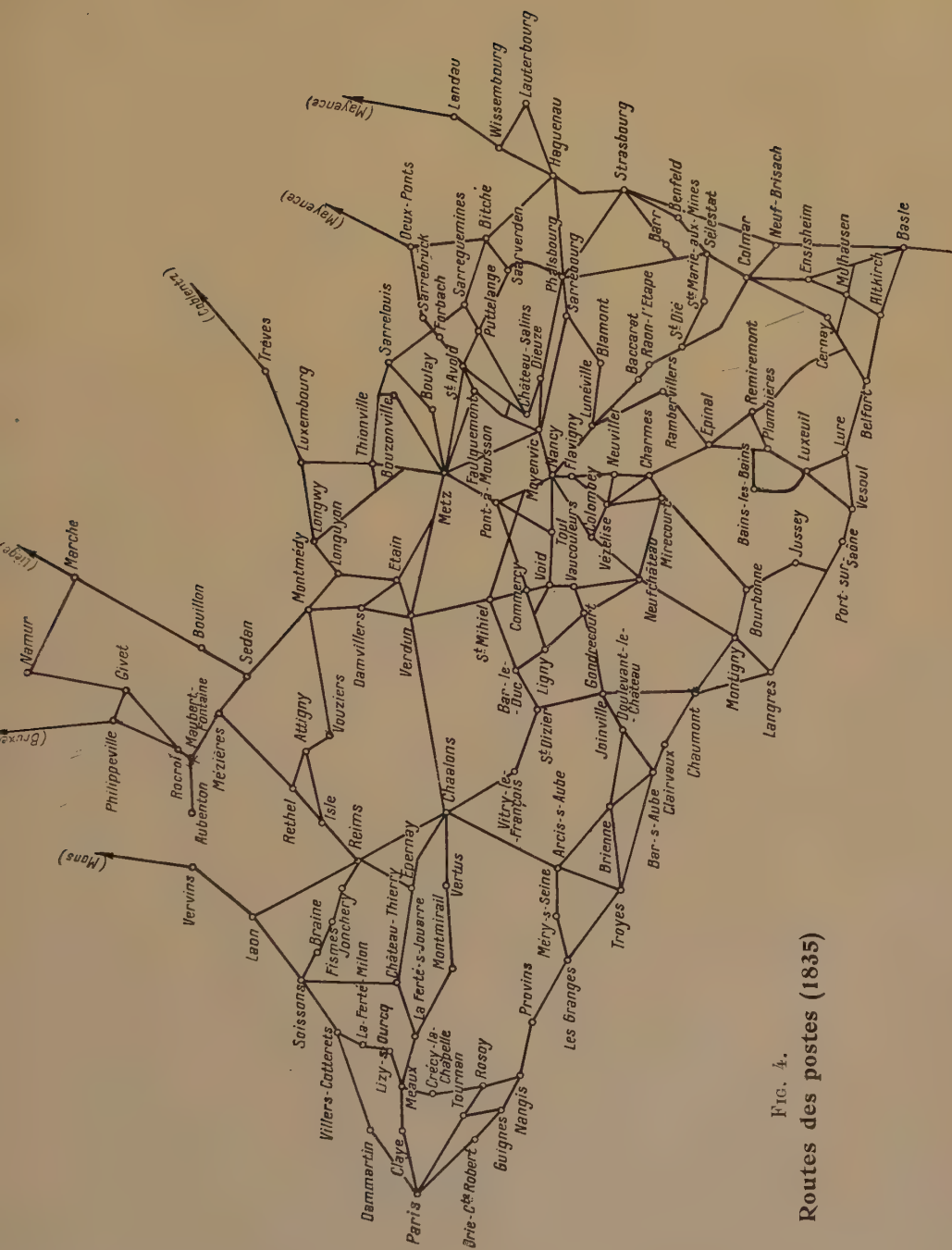


FIG. 4.
Routes des postes (1835)

s'il présente encore des lacunes au point de vue purement postal n'en est pas moins devenu un instrument de transport complet.

En 1833, on ne met plus que quarante-quatre heures en diligence pour se rendre de Paris à Metz, quarante-huit heures pour aller à Strasbourg, trente-six pour Sedan, soixante-douze pour Mulhouse (1).

Les arrêts nécessités par l'obligation de relayer sont nombreux :

1° De Paris à Strasbourg (départ de Paris : 7 heures du matin) : Livry, Claye, Meaux, La Ferté-sous-Jouarre (dîner), Château-Thierry, Dormans (9 heures du soir, on s'arrêtait à Dormans), Epernay, Châlons (déjeuner), la Chaussée, Lagravère, St-Dizier, Bar-le-Duc (5 heures du soir, dîner à Bar), St-Aubin, Void, Toul, Nancy (déjeuner), Lunéville, Blâmont, Heming, Phalsbourg, Saverne, Wasselonne, Strasbourg. (Dans ce dernier parcours, on soupait à Sarrebourg à 6 heures du soir et l'on s'arrêtait un moment à Marnheim le lendemain matin).

2° De Paris à Metz (départ : 5 heures du soir) : Livry, Claye, Meaux, La Ferté-sous-Jouarre, Château-Thierry, Dormans (déjeuner), Epernay, Châlons (dîner), Aube, Ste-Menehould, Clermont, Verdun (déjeuner), Buzy, Jarny, Metz (4 heures du soir arrivée à Metz, dîner).

3° De Paris à Sedan (départ : 10 heures du matin) : Le Bourget, Le Mesnil, Dammartin, Nanteuil (dîner), Levignen, Villers-Cotterets, Vertefeuille, Soissons, Braine, Jonchery, Reims (on s'arrêtait à Reims), Ile, Rethel (déjeuner), Launoy, Mézières, Sedan.

4° De Paris à Mulhouse (départ : 4 heures du soir) : Charenton, Gros-Bois, Guignes, Nangis, Provins, Nogent-sur-Seine, Gretz, Troyes (dîner à midi), Villeneuve, Bar-sur-Aube (souper à 8 heures du soir), Rolampont, Langres (déjeuner à 10 heures du matin), Griffonelles, Combeau-Fontaine, Vesoul (souper à 10 heures du soir), Champagny, Lure (déjeuner à 5 heures du matin), Anspach, Belfort (dîner à midi), Mulhouse (souper à 6 heures du soir).

Avec la malle-poste on va beaucoup plus vite : 36 heures pour Strasbourg, 19 heures 30 pour Mézières, 28 heures pour Metz (2).

La malle-poste est un moyen de communication de luxe, elle a fait l'objet de toutes récentes améliorations : « Ce sont

(1) 67. — (2) 368.

vraiment, écrit Victor Hugo à propos de celle de Sedan, de fort élégantes et fort commodés voitures que ces nouvelles malles ; on y est assis comme dans son fauteuil, les jambes à l'aise, avec des oreillons à droite et à gauche si l'on ferme les yeux et une large vitre devant soi si on les ouvre » (1).

Ces voyages que nous trouvons interminables étaient, pour les contemporains, le dernier état du progrès. On s'en rendra compte en les comparant avec ceux de l'âge précédent : il fallait quatre jours en 1777 pour aller de Paris à Metz (2). La même année, en partant le dimanche soir à 10 heures de Nancy, on était le jeudi à 7 heures du soir à Paris (3) et c'était déjà le résultat d'une très grande innovation, la réforme de Turgot.

« La plupart des voitures publiques, écrit un contemporain, Henri STORCH, à propos de la diligence de Paris à Strasbourg (4), ont été sous le Gouvernement actuel singulièrement améliorées ; elles ont été rendues plus légères, plus commodés ; elles ont été suspendues par des courroies ; elles sont cependant encore très lourdes, ce qui est la conséquence inévitable du grand nombre de personnes que chacune d'elles transporte. L'intérieur de la voiture peut contenir dix personnes : trois en arrière, trois en avant et deux contre chaque paroi latérale. Chacun est assis commodément et au milieu il y a toujours assez de place pour qu'on puisse installer une petite table. On peut ainsi caser aisément les chapeaux, les couvertures et les petits paquets. De chaque côté s'ouvrent une grande fenêtre et deux petites. A l'extérieur, par devant, il y a aussi un banc pour trois personnes, que l'on nomme le cabriolet et où l'on paie moitié prix. Derrière et sur la voiture même, on place de grands paniers avec de la paille pour les coffres et les porte-manteaux. C'est ainsi que sont disposées la plupart des diligences, à l'exception de quelques-unes d'entre elles qui sont divisées en deux compartiments ».

Mais remontons encore dans le passé.

Avant 1776, où l'on voit les premières diligences rouler sur la route de Paris à Strasbourg, on était encore sous le régime du carrosse.

Le carrosse partait de Paris tous les samedis à 7 heures du matin. On allait dîner vers midi à Villeparisis et coucher à Meaux ; le dimanche, dîner à la Ferté-sous-Jouarre, coucher à Château-Thierry ; le lundi, dîner à Dormans, coucher à Epernay ; le mardi, dîner à Jâlons, coucher à Châlons ; le mercredi, dîner à Pagny, coucher à Vitry-le-François ; le jeudi, dîner à St-Dizier, coucher à Bar-le-Duc ; le vendredi, dîner

(1) 97. — (2) 101, 18. — (3) 100. — (4) 85, 260.

à St-Aubin, concher à Void ; le samedi, dîner à Toul, coucher à Nancy ; le second dimanche, dîner à Lunéville, coucher à Herbherviller ; le lundi, dîner à Heming, coucher à Sarrebourg ; le mardi, dîner à Saverne, coucher à Wiwersheim. On arrivait enfin à Strasbourg le mercredi matin (1).

De Metz à Paris, la première couchée avait lieu à « Mala-tour » (Mars-la-Tour), la seconde à Verdun, la troisième à Sainte-Menehould, la quatrième à Châlons, la cinquième à Epernay, la sixième à Château-Thierry, la septième à Meaux, la huitième enfin à Paris (2).

De Nancy à Metz on mettait normalement une journée ; le service avait lieu deux fois par semaine en été, une fois en hiver, mais pour peu que le temps fût mauvais, c'est-à-dire presque toujours l'hiver, on couchait à Pont-à-Mousson.

Le carrosse était considéré comme un grand progrès au début du xviii^e siècle. Sous Louis XIV on ne connaissait que le coche. La caisse en reposait à même les essieux. Comme il n'y avait pas de relais on allait son chemin à longueur d'étape. On se traînait de quatre à six jours sur la route de Troyes à Paris (3), trop heureux à l'arrivée quand on n'avait pas dû coucher à la belle étoile, que la lourde machine mal équilibrée ne se fût pas rompue, renversée ou embourbée.

Les voyages royaux qui eussent dû être plus rapides, procédaient avec la même lenteur : Louis XIV en 1678, met dix jours pour atteindre Bar-le-Duc, et la reine est obligée d'abandonner la moitié de son escorte dans les fondrières (4). Henri IV de son côté en avait mis trois pour aller de Verdun à Metz en couchant à Fresne et à Mars-la-Tour (5). Il en résultait que les voyages à pied étaient encore plus rapides et certainement moins fatigants. Les étapes d'ESTIENNE donnent six jours entre Paris et Nancy.

Aussi bien les coches ne remontent-ils guère au delà du xviii^e siècle ; celui de Metz à Paris date de 1613, celui de Nancy de 1607, celui de Troyes qui paraît avoir été l'ancêtre des moyens de transport en commun dans la région, de 1571. Avant ces dates, les classes aisées : nobles, bourgeois ou clercs, allaient à cheval, à mule ou à âne ; les dames de quelque rang, en litière ; le reste marchait à pied. Les villes avaient pour les correspondances privées ou publiques des messagers à pied ou à cheval, qu'elles entretenaient à grands frais.

La périodicité des services était à ces diverses époques en rapport avec cet état de choses. Le carrosse était ordinairement

(1) 19, II, 251. — (2) 101, 17. — (3) 93, 19. — (4) 95. — (5) 96.

hebdomadaire ; parfois il avait lieu deux fois par semaine, jamais plus fréquemment. La diligence de Nancy était vers 1777 bi-hebdomadaire ; celle de Strasbourg partait de son côté deux fois par semaine, ce qui assurait tout de même quatre services par semaine de Paris à la capitale de la Lorraine, mais il fallait qu'il se trouvât des places libres à Nancy.

Depuis 1793, les relations de Paris avec Nancy sont quotidiennes, sans compter les trois diligences qui viennent de Strasbourg ou s'y rendent. Enfin, les services mêmes de Strasbourg deviennent quotidiens à partir de 1820. Ce n'est, par contre, qu'en 1814 que les messageries commencent à partir pour Metz tous les deux jours et à dater de 1823 qu'elles circulent quotidiennement.

Les derniers témoins de la façon de voyager d'autrefois en disent tous le charme. Le temps n'avait pas la valeur qu'il a pris de nos jours. Les horaires, pour serrés qu'ils fussent devenus, dépendaient ici d'un postillon ivre qui avait fait perdre trois quarts d'heure à un relais, là de quelques-uns de ces incidents de route qui donnaient aux voyages de nos pères un imprévu que nous ne connaissons plus : ils n'étaient d'ailleurs pas indemnes d'accidents :

« Qui ne se rappelle, écrit un contemporain (1), d'être allé de Lunéville à Strasbourg avant les chemins de fer ? Quelles montées ! et le plus souvent, pour faire comme tout le monde, il fallait les gravir à pied. Quelles descentes ! au triple galop de cinq vigoureux chevaux précédant à grand'peine la diligence qui lancée... j'allais dire à toute vapeur ! semblait à chaque tournant sur le point de verser ; cela lui arrivait bien quelquefois : une ou deux têtes fendues, un bras cassé, une épaule démise, on n'en parlait pas ou on n'en parlait guère, c'était un malheur, ce n'était la faute de personne, tandis que lorsqu'il arrive un accident quelconque sur un chemin de fer, c'est presque toujours la faute de la Compagnie : pauvre Compagnie ! »

On voyageait d'ailleurs encore beaucoup à pied : c'était le public des troisièmes. On comptait plus de 300 piétons chaque jour entre Paris et Meaux en 1840 (2).

Les diligences offraient trois sortes de places aux voyageurs : la place de coupé, la place de rotonde, la place d'intérieur.

Le prix des places était très variable : « Les tarifs, écrit JACQMIN, obéissaient à la loi commerciale de l'offre et de la demande : quand les voyageurs abondaient à l'époque des

(1) 98, 19. — (2) 1226.

chasses et des vacances, les prix s'élevaient en quelque sorte sans limite ; en hiver, au contraire, les prix étaient diminués de manière à attirer les voyageurs. Les variations n'étaient pas les mêmes pour tous les voyageurs : tel client obtenait une réduction qui était refusée à son compagnon de voyage. » Il est donc difficile de donner des chiffres précis.

La malle-poste offrant une rapidité plus grande coûtait le plus cher, mais le nombre des places y était très limité : trois places par voiture, et sous réserve d'un minimum de par-cours. Dans les diligences, au contraire, il y avait trois places dans le coupé, six dans l'intérieur, quatre dans la rotonde et trois à l'impériale. De Paris aux villes de l'Est, les prix pratiqués étaient de l'ordre des chiffres suivants :

DE PARIS A :	DILIGENCES (1) :			MALLES- POSTES (3)
	Coupé	Rotonde (2)	Intérieur	
	fr.	fr.	fr.	fr.
Mulhouse, 476 km.....	59	44	50	»
Nancy, 318 km.....	39	26	33	57
Strasbourg, 461 km....	57	43	49	81
Metz, 322 km.....	40	30	34	57

Ces prix constituaient déjà une très appréciable diminution. En 1792, il en coûtait pour se rendre à Nancy 49 livres 16 sols dans la berline et 33 livres 4 sols dans le cabriolet ; en 1786, ces mêmes prix étaient de 66 livres 8 sols et de 41 livres 10 sols (4).

Pour les marchandises, on distinguait également trois vitesses : transport par messageries, en roulage accéléré, en roulage ordinaire. Le transport en messageries équivaldrait

(1) D'après Jacqmin (19, I, 310), les prix entre Paris et Strasbourg étaient les suivants :

<i>Nature de la place.</i>	<i>Été.</i>	<i>Hiver.</i>
Coupé	70 fr.	55 fr.
Intérieur	50 »	40 »
Rotonde	40 »	30 »

D'après Picard (36, 174), les prix moyens étaient de 0 fr. 20 par kilomètre en chaise de poste, 0 fr. 75 en malle, 0 fr. 16, 0 fr. 14 et 0 fr. 11 en diligences.

D'après la réponse de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, à l'enquête de 1863 (41, 64), les taux étaient les suivants par voyageur et par poste de 8 kilomètres : 1 fr. 50 en malle-poste ; 1 franc en coupé ; 0 fr. 85 en intérieur ; 0 fr. 85 en rotonde et banquette l'été ; 0 fr. 75 en rotonde et banquette l'hiver. — (2) en hiver ; en été, les prix de rotonde et d'intérieur étaient les mêmes. — (3) Les prix mentionnés dans cette colonne ont été pris dans l'*Annuaire des Postes* de 1840 (368). — (4) 100.

*(d'après la maquette réduite
du Musée Carnavalet)*



UNE DES GRANDES MESSAGERIES QUI ASSURAIENT LE TRANSPORT DES VOYAGEURS
DE PARIS A STRASBOURG

sous notre régime au transport des services rapides ; il se faisait au trot des chevaux ; il coûtait naturellement le plus cher, 1 fr. la tonne au kilomètre ; mais il allait très vite ; il n'était accessible qu'aux objets de valeur. Le roulage accéléré correspondait à notre grande vitesse ; il ne coûtait plus que de 0 fr. 45 à 0 fr. 50 la tonne au kilomètre (1), mais il était beaucoup moins rapide ; on faisait au maximum 80 kilomètres par jour, encore cette vitesse était-elle en réalité rarement atteinte. Le roulage ordinaire revenait de 0 fr. 20 à 0 fr. 30 la tonne au kilomètre et ne dépassait pas 30 kilomètres par jour.

Par le roulage ordinaire, et c'est un aspect curieux du régime dans la région de l'Est, l'agriculture, le commerce et l'industrie, en particulier la viticulture et la métallurgie, étaient solidaires. Ce sont les paysans qui dans l'intervalle des travaux des champs camionnaient les coupes de bois des forêts aux hauts fourneaux et amenaient le charbon des points d'arrivage par eau aux usines. Ces transports ainsi liés aux semailles, à la moisson, aux vendanges, bref aux multiples travaux des champs et surtout de la vigne ne pouvaient avoir aucun caractère régulier et l'industrie était astreinte à des approvisionnements considérables.

Suivant ces barèmes, voici comment s'établissaient les prix de transport de la tonne de marchandise des villes de l'Est à Paris et vice versa :

De Paris à :	Messageries	Roulage accéléré	Roulage ordinaire
	fr.	fr.	fr.
Forbach	360	162	108
Metz	322	150	90
Nancy	318	140	80
Strasbourg	461	200	110
Mulhouse	476 (2)	200	110

Il résultait de ces prix que, pour prendre deux exemples typiques, l'hectolitre de blé correspondant approximativement à 80 kgs, coûtant sur la place de Nancy 21 fr. 50, ne pouvait être rendu à Paris par les voies les plus lentes à moins de

(1) Prix donnés par Jacqumin (19, I, 411), qui précise que ces prix sont extraits des avis du commerce publiés par les divers commissionnaires dans une période de douze ans, de 1834 à 1846. — Ce prix est même de 0 fr. 70 d'après VII, Ba (D, 6), qui, pour les 142 kilomètres de Paris à Épernay, donne un tarif de 10 francs pour 100 kilos. Il n'est que de 0 fr. 375 d'après l'exposé des motifs du projet de loi de 1838 (385). — (2) *L'Industriel alsacien* (14 novembre 1841) donne 360 francs.

6 fr. 40 de transport, ce qui portait le prix de revient à Paris sans autre frais à près de 28 fr. l'hectolitre, les frais de transport entrant dans ce prix pour près de 20 %. De son côté, la houille valant en moyenne 9 fr. 50 la tonne sur le carreau de la mine à Sarrebrück (1) ne pouvait revenir à Saint-Dizier à moins de 51 fr. 50 (2) : la valeur de la marchandise entraît dans ce prix à peine pour 18 % alors que le prix du transport y atteignait le taux de 82 %.

2° — LES CANAUX

Ces deux exemples suffisent à faire apprécier le besoin urgent que la région de l'Est avait de communications, sinon plus rapides, du moins plus économiques. L'existence de voies de navigation convenablement orientées, semblables à celles dont était déjà pourvue la région du Nord, eût donné satisfaction à ces besoins et l'application qu'on vient de faire des tarifs de roulage aux marchandises pondéreuses telles que le blé et la houille n'eût pas eu de sens, car ces marchandises n'eussent emprunté la voie de terre qu'à titre exceptionnel.

Les voies de navigation offraient en effet au transport de ces marchandises des conditions qui, pour susciter encore des critiques, n'en correspondaient pas moins sensiblement aux besoins les plus essentiels du commerce et de l'industrie. C'est ainsi que sur les voies les plus voisines de la région de l'Est, les canaux du Nord ou le canal de Bourgogne, les houilles et les minerais ne supportaient pas un fret et des droits de navigation au total supérieurs à 0 fr. 07 par tonne et par kilomètre et encore ce taux tient-il compte soit de conditions exceptionnellement mauvaises de navigation, soit de tarifs qu'on estimait possible de réduire (3).

Malheureusement, alors que la région du Nord, celles du Sud-Est et du Centre étaient abondamment pourvues de voies navigables, sans doute encore imparfaites, mais qui rendaient néanmoins des services importants, une véritable lacune existait à cet égard dans la région de l'Est (fig. 5). Sans doute cette lacune tenait-elle à la configuration géographique du sol et aux vicissitudes historiques de la Lorraine, tard rattachée au domaine royal, mais les pouvoirs publics n'avaient, jusqu'à la date où s'ouvre cet exposé, rien fait pour la combler. C'était là une méconnaissance des intérêts les plus essentiels de la région de l'Est qui, on aura par la suite de nouvelles occasions

(1), 132, 8, 12. — (2) 199, 5. — (3) 183.

de le signaler, persistera lorsqu'il s'agira d'y construire des chemins de fer.

Si du moins le système hydrographique naturel s'était prêté aux relations locales, le mal eût été moindre. Mais la Marne, impraticable de Saint-Dizier à Vitry-le-François, se trouvait dans une situation déplorable sur le reste de son parcours. De Vitry à Dizy, la rivière n'offrait qu'un mouillage de 0 m. 15 à l'étiage. Il faudra attendre l'année 1845, l'année de l'adjudication du chemin de fer, pour que le canal latéral, voté en 1837, remédie à cette situation. À partir de Dizy le mouillage se maintenait au-dessus de 1 m. ; mais de Dizy à la Seine la rivière n'opposait pas à la batellerie moins de seize pertuis de passage très difficile, voire même dangereux. Ce n'est qu'en 1846 que le canal de Meaux à Chalifert est livré à la circulation (1).

La Seine était théoriquement navigable depuis Romilly, mais les « sinuosités nombreuses du lit du fleuve », les « anfractuosités produites dans les berges par l'action des eaux, les imperfections des chemins de halage, les hauts fonds qui occupaient environ le quart du développement de la rivière et ne présentaient pendant le tiers de l'année qu'un tirant d'eau inférieur à 0 m. 70, ce qui équivalait, pendant cette période, à l'interruption de toute navigation à charge et la submersion des chemins de halage dès que les crues dépassaient de 2 m. le niveau de l'étiage », rendaient cette voie navigable incapable d'un service utile (2).

La Moselle était également à peu près impraticable de Nancy à Metz par l'insuffisance de son mouillage. La Chambre de commerce de Metz et la Chambre consultative des Arts et Manufactures de Nancy n'avaient pas cessé de réclamer contre cet état de choses. Elles avaient obtenu des améliorations réalisées à partir de 1835 par l'établissement de digues parallèles au cours de la rivière ; mais en 1842, époque de leur achèvement, ces mesures s'étaient révélées encore insuffisantes, et l'essai d'un service de bateaux à vapeur de Nancy à Metz se heurtait aux plus graves difficultés.

La Meuse, ruinée en tant que rivière navigable, comme d'ailleurs la plupart des cours d'eau de la région, par les retenues pratiquées par les usines, n'était plus accessible à la batellerie au-dessus de Verdun et de Verdun à Sedan elle était pratiquement inutilisable en raison du nombre et du danger des pertuis à franchir.

(1) 183, 365 et suivantes. — (2) *Ibid.*, 613.



Dans les environs de Paris, seul le système de navigation artificiel formé par les canaux de St-Denis, de St-Martin et de l'Ourcq constituait un réel outillage économique. Le canal de l'Ourcq, définitivement aménagé en 1844, permet même l'organisation entre Meaux et Paris d'un service de bateaux-poste qui pourra faire utilement concurrence au chemin de fer. Mais il ne s'agissait là que de relations tout à fait locales incapables de rendre les services généraux que demandaient le commerce et l'industrie.

Les contrées voisines, au contraire, avaient déjà reçu d'importantes voies de transport économique : la Bourgogne avec le canal de Bourgogne livré à la navigation dans toute son étendue en décembre 1832; les Ardennes avec l'Aisne canalisée terminée en fin 1843 (1), le canal latéral de l'Aisne ouvert en 1841 (2), le canal des Ardennes achevé en 1835 (3) et la basse Meuse notablement améliorée en vertu de la loi du 19 juillet 1837 (4) ; l'Alsace enfin avec le canal du Rhône au Rhin terminé en 1834 (5). Ainsi enveloppée par des voies commerciales qui desservent les provinces voisines, la région de l'Est apparaît dans tout son isolement. Double solitude, d'ailleurs, aussi bien à l'égard des communications du Nord au Sud qu'à l'égard des communications d'Est en Ouest qui, les unes comme les autres, évitent son territoire, pourtant leur itinéraire naturel, et dont elle ne peut bénéficier ni pour l'alimentation de ses usines ni pour l'exportation de ses produits. Elle se trouve dans l'obligation de suppléer par un roulage onéreux à l'absence d'un outillage économique indispensable à l'expansion de sa vie commerciale et industrielle. On verra à propos des différents chefs d'activité à quel point pesait sur sa production comme sur sa consommation une telle insuffisance de communications.

(1) 183, 25. — (2) *Ibid.*, 29. — (3) *Ibid.*, 46. — (4) *Ibid.*, 392. — (5) *Ibid.*, 530.

CHAPITRE II

LA PRODUCTION

Dans ce premier quart du xix^{e} siècle, la région de l'Est apparaît comme un grand pays agricole : céréales, pommes de terre, vins, forêts, bétail lui marquent une place éminente parmi toutes les régions économiques françaises ; elle est en même temps déjà un bassin industriel et manufacturier. Mais ses mines de fer, ses filatures et tissages, ses verreries, ses salines, tous ces facteurs de richesse sont les uns comme les autres diminués dans leur puissance productrice par l'absence ou la difficulté des débouchés. S'ils apparaissent comme devant être des éléments féconds de développement, il faudra que l'afflux d'un courant plus intense assure à leurs matières premières comme à leurs produits une circulation plus rapide et un débit plus abondant. On les examinera successivement.

I. — L'AGRICULTURE

1° — LES CÉRÉALES

Si l'on considère dans son ensemble la production agricole de la région de l'Est au cours de la première moitié du xix^{e} siècle, on ne peut être que frappé de son importance ; ainsi pour le froment, et en s'en tenant aux départements que drainera la future ligne de Paris à Strasbourg, la production dépasse le dixième de la production française toute entière (1) :

	NOMBRE D'HECTOLITRES		
	1841	1831	1821
Seine-et-Marne.....	1.622.000	1.557.000	1.791.000
Marne.....	1.785.000	1.275.000	1.245.000
Meuse.....	830.000	822.000	1.138.000
Meurthe.....	1.250.000	1.258.000	1.270.000
Vosges.....	439.000	523.000	517.000
Moselle.....	832.000	864.000	943.000
Bas-Rhin ⁽¹⁾	735.000	725.000	754.000
	7.493.000	7.024.000	7.658.000
France entière.....	71.463.000	56.429.000	58.219.000

(1) 116.

encore n'a-t-on pas compté dans cette liste les départements de l'Aisne et de Seine-et-Oise qui ne sont intéressés par le chemin de fer que pour une faible partie de leur territoire ; mais on y a compté, par contre, le département de Seine-et-Marne dont la partie méridionale appartient au champ d'action de la ligne de Lyon.

Pour l'avoine, cette proportion est encore plus forte, elle dépasse quatorze pour cent :

	NOMBRE D'HECTOLITRES		
	1841	1831	1821
Seine-et-Marne.....	1.933.000	2.289.000	1.840.000
Marne.....	1.430.000	1.716.000	2.028.000
Meuse	1.100.000	947.000	677.000
Meurthe	2.032.000	1.602.000	1.190.000
Vosges	367.000	925.000	570.000
Moselle	1.113.000	1.130.000	732.000
Bas-Rhin	281.000	237.000	234.000
	8.256.000	8.846.000	7.271.000
France entière	57.936.000	53.285.000	43.636.000

Pour les pommes de terre enfin, la statistique accuse, en même temps que l'accroissement considérable de la culture qui se manifeste à cette époque dans le pays tout entier, la forte proportion du contingent des départements de l'Est par rapport à la production totale, plus de 30 % en 1821, 20 % en 1831, 18 % en 1841 ; la régression de ce contingent tient au fait qu'on était en 1821 déjà beaucoup plus avancé dans la région de l'Est, en matière de culture de pommes de terre, que dans le reste du pays.

	NOMBRE D'HECTOLITRES		
	1841	1831	1821
Seine-et-Marne.....	1.113.000	998.000	341.000
Marne.....	432.000	700.000	200.000
Meuse	1.762.000	1.584.000	1.297.000
Meurthe	4.635.000	1.974.000	2.899.000
Vosges	2.930.000	2.347.000	3.500.000
Moselle.....	3.522.000	2.400.000	1.920.000
Bas-Rhin	7.193.000	3.978.000	3.105.000
	21.587.000	13.981.000	13.262.000
France entière.....	117.444.000	65.942.000	42.891.000

En rapprochant de ces chiffres les quantités annuellement nécessaires à la population on dégage un très fort excédent de la production. Pour ne parler que du froment cet excédent s'établit comme suit en 1835, année de bonne récolte (1) :

	Quantité nécessaire aux habitants	Semences	Total	Production	Différence
Marne.....	560.000	255.000	815.000	1.530.000	+ 715.000
Meuse.....	929.378	205.000	1.134.378	1.192.608	+ 58.230
Moselle....	750.600	144.000	894.600	1.215.500	+ 420.900
Meurthe...	1.142.812	180.140	1.322.952	1.621.255	+ 299.303
Vosges.....	597.441	109.135	706.576	654.810	— 41.766
Bas-Rhin...	760.696	126.361	887.057	1.040.616	+ 153.659

Ainsi, seul des départements de l'Est, le département des Vosges est déficitaire. Le total de l'excédent de la production sur la consommation, compte tenu de ce déficit, se monte à 1.605.326 hectolitres.

Or, loin de pouvoir s'exporter, cet excédent reste enfermé, faute de moyens de transport, dans les limites étroites du marché local. Qu'en résulte-t-il ? L'avalissement des prix. C'est dans la région de l'Est que les blés sont le moins cher : le tableau des prix moyens du froment par année et par régions économiques en témoigne. A part l'année 1817, qui suit deux récoltes exceptionnellement mauvaises, toutes les années prises comme types offrent les mêmes proportions entre les taux pratiqués dans les différentes régions (2) :

	1813	1817	1818	1827
	fr.	fr.	fr.	fr.
<i>Nord-Est</i>	19 17	44 02	21 45	17 20
<i>Nord-Ouest</i>	20 77	30 12	23 26	15 83
<i>Nord</i>	22 87	37 11	22 84	18 23
<i>Ouest</i>	19 91	29 30	24 38	14 64
<i>Centre</i>	21 48	32 81	21 92	18 21
<i>Est (Côte-d'Or à Isère)</i>	23 36	43 05	25 46	21 02
<i>Sud-Est</i>	27 33	39 20	29 35	22 84
<i>Sud</i>	23 86	36 02	27 19	18 70
<i>Sud-Ouest</i>	22 64	32 39	26 32	17 10
7 départements autour de Paris	23 33	36 79	22 99	18 62

Cette statistique donne des prix moyens. Il en résulte que, si pour les années normales, elle traduit, semble-t-il, assez fidèlement les circonstances économiques, pour les années de crise elle ne rend pas un compte exact du déséquilibre du

(1) 121, 140, 148, 149. — (2) *Ibid.*, 19, 21, 23, 25.

marché intérieur. Pour donner un ordre de grandeur des corrections à faire, JACQMIN écrit qu'en 1817 l'écart entre le prix de l'hectolitre de blé à Strasbourg et dans les villes de l'intérieur s'éleva à 40 francs (1).

JACQMIN cite également les conditions de deux achats de blé faits à Marseille par la ville de Vesoul en 1847 (2) :

Premier achat. — 1^{er} février 1847 :

Prix de l'hectolitre à Marseille	fr. 27 »
Prix du transport Marseille-Vesoul	14 75
	fr. 41 75

Deuxième achat. — 10 mars 1847 :

Prix de l'hectolitre à Marseille	fr. 29 30
Prix du transport Marseille-Vesoul	14 »
	fr. 43 30

Mais, même en ne prenant que les prix moyens, la majoration si nettement plus sensible du prix du blé en 1817 dans la région de l'Est que dans les autres régions trahit l'absence de communications permettant l'importation facile de quantités de blé provenant des autres parties du territoire et, par conséquent, l'égalisation des prix. En faisant abstraction des régions éloignées, telles que celles du Nord-Ouest, de l'Ouest, du Sud-Ouest, dont les prix tombent en 1827 au-dessous de ceux de la région du Nord-Est, avec lesquelles il est naturel que les relations fussent difficiles, les différences qui existent entre les régions voisines, par conséquent normalement solidaires, sont symptomatiques : le prix moyen de l'hectolitre de blé sur les marchés régulateurs de l'Est de la France au 1^{er} janvier 1844 s'établit comme suit (3) :

Marseille	fr. 27 53
Lyon	21 57
Paris.....	19 64
Strasbourg.....	18 88
Gray	18 75
Charleville	16 53
Verdun.....	16 48
Metz	15 40

Autre conséquence : la consommation annuelle en blé par habitant, est plus forte dans les départements de l'Est (4) :

(1) 19, II, 218. — (2) *Ibid.*, 132. — (3) *Bulletin des lois*, 1^{er} janvier 1844, n° 1072. — (4) 208, 4.

	hl.
Ardèche	0 46
Isère	1 26
Saône-et-Loire	1 35
Rhône	1 62
Jura.....	1 66
Côte-d'Or	1 78
Meurthe	2 22
Meuse	2 16
Moselle	2 16

quoique le rendement à l'hectare reste très inférieur à ce qu'il pourrait être.

De cet isolement économique on voit que le département de la Moselle est le plus frappé. Le pays messin ouvert vers l'Est était traité sous l'Ancien-Régime comme province étrangère et pouvait exporter par la Moselle ses blés en échange d'objets de quincaillerie, de peaux ouvrées, etc... Les lois des douanes de 1817 à 1822, en provoquant l'investissement à l'Est d'un territoire déjà fermé à l'Ouest par suite de l'absence de débouchés, en firent économiquement une île sans aucune communication à l'extérieur et c'est à Metz, chef-lieu d'une division militaire et d'un département peuplé, que le blé se paie le moins cher, sans qu'il soit possible de faire bénéficier de cet avantage les départements moins favorisés, ceux du Sud par exemple, dont le déficit annuel dépasse 1.300.000 hectolitres.

2° — VINS, BIÈRE, EAUX-DE-VIE

Surproducteurs de céréales, les départements de l'Est sont également surproducteurs de vins.

On récolte et on consomme annuellement (1) :

	Hectolitres	Consommation
Dans la Moselle	280.000	170.000
Dans le Bas-Rhin.....	540.000	400.000
Dans la Meurthe	900.000	570.000
Dans la Meuse.....	460.000	390.000
Dans la Haute-Marne	500.000	300.000
Dans les Vosges.....	200.000	200.000

Mais les vins locaux, dont plusieurs ne sont pas des crus négligeables : les vins de Sey, de Jussy et de Dase dans le département de la Moselle, les rouges de Thiaucourt et du Rupt de Mad, les blancs de Bruley et de Salival dans celui de la Meurthe, les crus du val d'Ornain (Bar et Bussy-la-Côte) et

(1) 111.

du val de Meuse (Creue), dans le département de la Meuse même les vins plus ordinaires d'Aubigny et de Montsangène dans la Haute-Marne, les rouges de Charmes, de Xaronval et d'Ubexy dans les Vosges, se trouvent, comme les blés, avilis par le manque de débouchés, le département de la Moselle le plus isolé tout particulièrement. Sous le premier Empire, 300.000 hectolitres de vin prenaient le chemin de la Moselle vers l'Allemagne. Depuis l'établissement des droits de 1817-1822, les vins paient tout juste les frais de la culture des vignes. Appauvrissement correspondant.

Seuls les vins de Champagne, en raison de leur renommée et de leur prix, font l'objet d'un commerce actif : le directeur des Contributions indirectes de la Marne estimait en 1842 (1) leur consommation à 17.000.000 de bouteilles ; mais ce chiffre est manifestement exagéré. D'après des statistiques détaillées dressées en 1842 (2) et en 1844 (3), le mouvement des vins de Champagne se chiffre au 1^{er} avril 1842 par 8.527.000 bouteilles, du 1^{er} avril 1843 au 1^{er} avril 1844 à 6.723.000 bouteilles. Ces chiffres ne donnent pas d'ailleurs la consommation réelle parce qu'ils comprennent des expéditions de cave à cave. Pour arriver à une approximation plus précise, il faut discriminer le nombre de bouteilles mises en mouvement par destination :

L'état de 1844 donne :

3.691.654 bouteilles expédiées à l'étranger ;
2.115.333 bouteilles expédiées en France dans les départements autres que la Marne ;
916.368 bouteilles expédiées dans la Marne.

L'état de 1842 donne :

4.564.111 bouteilles expédiées à l'étranger ;
3.963.513 bouteilles expédiées à l'intérieur de la France, sans distinguer entre le département de la Marne et les autres départements.

Le chiffre utile à retenir au point de vue transports à effectuer est de l'ordre de 5 à 6 millions de bouteilles.

Voici comment se répartissent, par lieux d'expédition, les envois à l'étranger en 1841-1842 :

(1) 1164. — (2) 1, 215, 75. — (3) 1171.

1^{er} Groupe. — Châlons :

Avize	323.837	bouteilles.
Châlons	719.445	—
Fagnières	28.534	—
Le Mesnil	24.960	—
Vertus	»	—

2^e Groupe. — Epernay :

Ablois.....	»	—
Chouilly	50	—
Cramant	»	—
Cuis	»	—
Épernay.....	1.371.890	—
Pierry.....	60.056	—

3^e Groupe. — Reims :

Ambonnay	»	—
Avenay	»	—
Ay.....	315.425	—
Cumières	»	—
Dizy	30	—
Hautvillers.....	»	—
Louvois.....	»	—
Mareuil	131.657	—

4^e Groupe. — Montagne de Reims :

Brimont	»	—
Chigny	1.800	—
Cherfy	»	—
Pont-Faverger	»	—
Reims.....	1.447.938	—
Rilly	4.619	—
Sillery	89.828	—
Saint-Thierry	»	—
Verzy	50	—
Ludes	43.992	—

4.564.111 bouteilles.

On ne peut donner les expéditions faites dans les autres départements et à l'étranger que par groupes, pour l'année 1843-1844 :

	Départements.	Étranger.
1 ^{er} groupe	792.306	855.528
2 ^e groupe	370.442	784.951
3 ^e et 4 ^e groupes	952.585	2.051.175
	2.115.333	3.691.654

L'approvisionnement des caves nécessaire à la production annuelle du champagne était de l'ordre de 28.000.000 de bouteilles, soit un peu plus de 234.000 hectolitres de vin.

La région de l'Est est également productrice de bière, mais la consommation en est exclusivement intérieure et ne fait pas l'objet de transports importants. Voici, pour mémoire, les productions de l'année 1839 (1) :

Bas-Rhin	183.803	hectolitres.
Meuse	41.813	—
Moselle	45.662	—
Haute-Marne	12.697	—
Marne.....	23.942	—
Meurthe	42.031	—
Vosges	51.962	—
	401.910	hectolitres.

Il se fait, par contre, relativement beaucoup d'eaux-de-vie ; voici les chiffres de 1839 (2) :

Bas-Rhin..... (prunes)	6.436	hectolitres
Meuse	7.253	—
Moselle	3.168	—
Haute-Marne	11.765	—
Marne	6.338	—
Meurthe	10.942	—
Vosges.....	4.036	—
A quoi il faut ajouter l'im-		
portant produit de la		
Haute-Saône localisée au		
nord du département..... (kirsch)	8.452	—
	58.390	hectolitres

3° — BETTERAVES A SUCRE

La culture de la betterave et la fabrication du sucre sont en accroissement sensible d'année en année (3) ; on assiste à la transformation du système de la culture : à la jachère on substitue progressivement l'assolement.

(1) 111. — (2) *Ibid.* — (3) 121, 305.

Départements.	Nombre de fabriques.	Quantités de betteraves mises en fabrication.		Produits de la fabrication en sucre brut.	
		1835 Kilos.	1836 Kilos.	1835 Kilos.	1836 Kilos.
Marne	1	»	1.250.000	»	50.000
Haute-Marne.	2	3.500.000	4.120.000	142.500	167.000
Meurthe	5	18.500.000	22.500.000	770.000	990.000
Meuse	2	545.000	7.795.000	27.200	390.000
Moselle	3	4.020.000	3.880.000	150.000	158.000
Bas-Rhin ...	4 (1)	3.000.000	3.100.000	140.000	144.000
S.-et-Marne ..	5	1.900.000	8.045.000	65.000	366.600
Totaux...	22	31.465.000	50.690.000	1.294.700	2.265.600

Il ne s'agissait d'ailleurs, dans la région de l'Est, que d'une production d'appoint : la même année 1835, le seul département de l'Aisne avait quarante-quatre fabriques en exploitation, mettait en œuvre 67.855.000 kilos de betteraves et produisait plus de 3.500.000 kilos de sucre brut.

4° — FORÊTS, BOIS

Les forêts couvraient, comme à l'heure actuelle, une très forte proportion de la superficie des territoires des départements de l'Est. Sur 4.704.508 hectares, 1.181.823 étaient occupés par des bois, soit à peu près le quart de la superficie totale (2) :

Départements.	Superficie totale.	Superficie des forêts.
Marne.....	817.176 ha.	95.337 ha
Haute-Marne.....	634.000	188.118
Meurthe.....	602.799	187.367
Meuse.....	620.555	171.423
Moselle.....	534.385	136.109
Bas-Rhin.....	451.587	148.187
Seine-et-Marne.....	354.922 (3)	86.745 (4)
Vosges.....	569.804	220.005
Aisne (arrondissement de Château-Thierry)	119.280	18.532
	4.704.508 ha.	1.251.823 ha.

richesse toute particulière, puisque l'étendue totale des forêts en France ne dépassait que de peu 6.500.000 hectares.

La production forestière dans la région de l'Est était tra-

(1) Dont une en construction en 1835. — (2) Chiffres d'après 111, sauf pour l'arrondissement de Château-Thierry, où on les a pris dans 128. — (3) Déduction faite des arrondissements de Melun et de Fontainebleau. — (4) Déduction faite de la forêt de Fontainebleau.

ditionnellement complémentaire de l'industrie métallurgique et leur juxtaposition constituait une condition éminemment favorable à leur prospérité réciproque. Grâce à cette proximité, l'industrie métallurgique se trouvait sous la dépendance de l'industrie agricole, non seulement par le caractère propre des matières premières employées, mais encore par les conditions mêmes dans lesquelles en était assuré l'approvisionnement : le transport des bois aux forges était effectué, on a eu l'occasion de le dire, par les paysans eux-mêmes, dans les périodes de chômage des travaux des champs.

Mais, par suite de l'accroissement général de la consommation du fer, par suite également d'une exploitation par trop intensive des bois et par l'effet corrélatif d'une augmentation énorme des prix du combustible végétal, la production forestière devint à la fois trop onéreuse et insuffisante, eu égard aux besoins des hauts fourneaux et des forges. C'est ainsi, par exemple, que le département de la Haute-Marne qui produisait au total, en 1839, 1.350.000 stères de bois, en consommait cette année-là, rien que dans ses usines, plus de 1.420.000 stères, situation particulièrement grave qui avait exigé, dès avant 1830, dans ce département, une transformation des modes de fabrication du fer et qui aboutira, par suite de l'absence de moyens de communication économiques, à une décadence progressive de tout le bassin métallurgique local.

Dans les autres départements, on note une proportion également importante de la consommation industrielle des bois ; mais cette consommation décroît au fur et à mesure de l'emploi plus considérable de la houille pour la métallurgie du fer ; elle est encore, en 1839, de :

540.000	stères	dans la Marne.
480.000	—	dans la Moselle.
300.000	—	dans les Vosges.

Le reste de la production était affecté aux usages domestiques, aux demandes de bois de construction, à l'exportation ; mais celle-ci reste difficile faute de moyens de transport. Les bois des hauts plateaux de la Meuse et de la Haute-Marne descendent en trains par l'Ornain et la Marne ou par l'Aube. Mais les bois des Vosges flottés par la Meuse jusqu'à Nancy doivent prendre, pour se rendre vers l'Ouest, la route de terre : sur 3.000.000 de planches et 24.000 stères de bois à brûler qui parviennent ainsi à Nancy, 1.500.000 planches pesant 24.000 tonnes et 10.000 stères de bois débités, soit 7.000 tonnes, sont

conduits par le roulage, au prix fort, jusqu'à Saint-Dizier, pour y emprunter la Marne, quand ils ne vont pas directement par Reims sur le Nord, sans quitter la route. Le reste descend à Metz par la rivière et de là, par Trèves, gagne la basse Moselle. A cette partie de la production vosgienne appartiennent les bois commandés par la Marine. Fait caractéristique, ces bois, au total 1.500 stères par an, pour gagner Rochefort, empruntent la Meurthe et la Moselle jusqu'à Coblençe, de là, le Rhin jusqu'à Dordrecht; et ce sont des navires étrangers qui les chargent de Dordrecht à Rochefort en acquittant sur le Rhin 5 francs par stère au profit de la Prusse et de la Hollande (1).

Ainsi, quel que soit le chef de production, la pénurie de voies de communication économiques, en rétrécissant les marchés dans les plus étroites limites, diminue le rendement d'un sol naturellement riche, crée un engorgement des produits à leur source ou détermine au contraire des disettes suivant le cycle des années favorables ou défavorables, détourne de leur direction normale les transports des récoltes indigènes au profit de communications étrangères, impose en un mot à toute l'activité agricole des conditions d'exercice étriquées, anormales ou artificielles.

II. — L'INDUSTRIE

Les mêmes difficultés régissent le domaine industriel. Tous les facteurs qui concourent à la mise en œuvre des produits fabriqués sont frappés à la base de la même surcharge qui pèse sur eux d'autant plus que la valeur à la tonne des matières premières est moindre. On va les examiner successivement.

I° — LA HOUILLE

Par suite de la pénurie et de la cherté croissante des bois, les usines sont astreintes à rechercher ailleurs un combustible susceptible d'alimenter leur production. Ce combustible c'est la houille déjà utilisée sur une grande échelle en Angleterre, où elle est, comme les forêts de la Haute-Marne, immédiatement juxtaposée au minerai de fer. L'introduction de la houille et l'extension sans cesse plus grande donnée à son emploi dans l'industrie, et spécialement dans l'industrie du

(1) 181.

fer, apparaît comme un des phénomènes les plus caractéristiques de la partie du XIX^e siècle où évolue cette histoire.

Quelles sont les ressources de la région de l'Est en houille? Minimales (1). Quelques bassins dispersés : dans la Moselle, la concession de Schoenecken, résultat des tentatives faites pour retrouver sur le territoire français le prolongement du bassin de Sarrebrück, mais où il a fallu creuser à 229 mètres de profondeur pour atteindre un filon de 4 m. 30 incliné à 45 ° ; dans les Vosges, les gisements très pyriteux de Sainte-Menge, Norroy et Bulgnéville, d'une puissance d'un mètre à peine, et les houilles presque épuisées du bassin de Villé ; dans le Haut-Rhin, le petit bassin de Saint-Hippolyte dont la veine de 0 m. 35 est presque tarie, celui plus petit encore de Hury sur la commune de Sainte-Croix-aux-Mines, de 0 m. 20 de puissance ; trois autres dans la Haute-Saône : celui de Ronchamp et Champagny de plus d'importance, celui de Corcelles et Gemonval dont le gisement ne dépasse pas 0 m. 70, celui de Gouhenans, enfin. Ces exploitations produisaient au total, péniblement, 20.000 tonnes de houille médiocre. Or, rien que le département du Haut-Rhin, le plus voisin des gisements les moins pauvres, ne consommait en 1836 pas moins de 40 à 45.000 tonnes de houille par an (2). Des réponses faites à une circulaire envoyée en 1839 aux maîtres de forges de la Moselle, de la Meuse, des Vosges et de la Haute-Marne (3), il résulte que ces départements avaient consommé en 1838, rien que dans leurs forges, plus de 65.000 tonnes de houille ou de coke. La consommation totale de ces départements dépassait 130.000 tonnes. De son côté, le département du Bas-Rhin brûlait, à lui seul, 25.000 tonnes de charbon. C'était donc un total de 200.000 tonnes, pour ne pas compter les quelques 4.000 tonnes nécessaires au département de la Marne, qu'absorbaient annuellement les huit départements de l'Est. Ce combustible, où le trouver?

Les hauts plateaux du Barrois commandent ici, comme toujours, la répartition du combustible. A l'Ouest on importe surtout les charbons de Belgique, du Nord et de la Loire. A l'Est, la houille du Nord se fait plus rare et si l'on y brûle du charbon d'Epinac, de Blanzey et de la Loire, c'est surtout le bassin de Sarrebrück le grand réservoir de toute la région. Dispensateur naturel de combustible en Lorraine, et même par delà les plateaux, en Haute-Marne, il est l'annexe nécessaire de leur outillage économique.

(1) 119, 1836, 9 et suivantes. — (2) VII A, II, 105. — (3) 199, 115.

Composé de treize mines (1), douze domaniales, une appartenant à une compagnie, la concession d'Hostenbach, ce bassin comprend, sur la rive gauche de la Sarre, les exploitations du Prinz Wilhelm ou de Gersweiler, de Geislautern et d'Hostenbach déjà nommée, et sur la rive droite, de Sarrebrück vers Neunkirchen, puis vers Sarrelouis, de Duttweiler, Sulzbach-Altenwald, Friedrichsthal, Merschweiler, Königsgrube à Neunkirchen, Wellesweiler, Quierschied, Gerhard ou Louisenthal près de Rockershausen, du Kronprinz Friedrich-Wilhelm à Schwalbach ; enfin, sur le territoire bavarois, deux mines sont exploitées à Saint-Ingbert et à Mittel-Bexbach.

La production moyenne du bassin est de 600.000 tonnes, dont 160.000 carbonisées produisent 95.000 tonnes de coke.

Près de la moitié de l'extraction annuelle est importée en France. La production croît d'ailleurs avec la demande. Le tableau de cette progression est suggestif (2) :

1815...	28.500	1826...	57.400	1837...	132.600
1816...	29.500	1827...	70.800	1838...	125.100
1817...	30.300	1828...	77.200	1839...	156.900
1818...	49.500	1829...	75.000	1840...	160.000
1819...	42.300	1830...	75.000	1841...	196.500
1820...	27.800	1831...	68.000	1842...	199.700
1821...	42.500	1832...	52.600	1843...	213.000
1822...	39.100	1833...	79.100	1844...	207.000
1823...	38.700	1834...	78.000	1845...	240.000
1824...	42.200	1835...	89.700		
1825...	42.300	1836...	113.800		

Si l'on rapproche ce tableau de celui de la consommation des houilles dans les départements de l'Est, l'effet est plus sensible encore (3) :

ORIGINE DES HOUILLES.

TONNAGE 1838. TONNAGE 1845.

HAUTE-MARNE

Epinac	2.500	170
Loire	16.400	18.080
Sarrebrück	7.200	15.150

MEURTHE

Sarrebrück	24.100	47.800
------------------	--------	--------

(1) 132, 8. — (2) *Ibid.*, II. — (3) 119, 1846.

ORIGINE DES HOUILLES	TONNAGE 1838	TONNAGE 1845
MEUSE		
Loire.	1.400	1.590
Belgique.	600	2.890
Sarrebrück.	10.700	10.730
MOSELLE		
La Nied.	»	185
Belgique.	»	100
Sarrebrück.	54.427	102.800
HAUT-RHIN		
Saint-Hippolyte.	457	200
Gemonval.	1.500	»
Gouhenans.	400	»
Creusot-Blanzay.	17.500	21.100
Epinac.	12.500	12.000
Loire.	32.500	28.000
Ronchamp.	»	10.000
Sarrebrück.	»	12.000
Pays divers.	8.000	3.400
BAS-RHIN		
Villé.	197	168
Saint-Hippolyte.	20	70
Loire.	100	1.900
Bouxwiller.	12.800	7.900
Lobsann.	1.100	627
Sarrebrück.	»	41.500
Pays divers.	10.500	1.100
VOSGES		
Noiroz.	1.800	1.400
Ronchamp.	»	120
Gemonval.	200	»
Loire.	6.100	7.400
Sarrebrück.	9.200	10.600
Berghaupten.	410	»

Ce tableau confirme en même temps ce que l'on a dit plus haut de la répartition par provenance des houilles consommées par département. Parmi les départements non cités parce que ne consommant pas de la houille sarroise, le département de la Marne est, en 1838 comme en 1845, alimenté presque exclusivement par les bassins du Nord et de la Belgique : 2.000 tonnes du premier, 14.000 du second et un

appoint des houilles de la Loire : 1.300 tonnes en 1838; ces trois chiffres sont : 12.500, 14.800 et 2.900 en 1845. Le département de l'Aube est à peu près uniquement alimenté en charbons de la Loire ou du Centre, contre un faible appoint de houille belge : 500 tonnes sur 4.900 en 1838, 400 tonnes sur 13.500 tonnes en 1845. Le département de la Haute-Saône tire toute sa consommation, soit de ses propres mines, soit des mines de la Loire.

Quant aux départements cités, on voit que seul le département du Haut-Rhin s'approvisionne pour une large part dans le Centre ; le département de la Haute-Marne, qui s'y fournissait largement, tend désormais à s'adresser plus volontiers à Sarrebrück.

Il est trop visible que cette répartition tient avant tout à une question de communication pour y insister. Le canal du Rhône au Rhin est le véhicule normal et économique des charbons du Centre vers Strasbourg ; les canaux de l'Aisne et de Bourgogne conduisent les charbons du Nord et du Centre aux abords des départements de la Champagne. Cependant ceux-ci sont défavorisés, et, c'est là que ressortent dans toute leur netteté les conclusions que l'on a précédemment tirées : la disposition des voies de communication autour de ces départements en fait une véritable île autour de laquelle circulent, sans pouvoir y pénétrer par aucun golfe, les grands courants qui véhiculent matières premières et produits fabriqués.

Pour préciser ces conclusions, on indiquera les prix de transport des houilles des carreaux des mines aux différents sièges de leur consommation en 1837 (1) :

HOUILLÈRES	PRIX DE TRANSPORT PAR TONNE A :			
	Verdun.	Vitry.	Joinville.	Mulhouse.
Sarrebrück	30 f. 60	46 f. 55	42 f. 05	47 f. 70
Liège et Charleroi.	38 50	47 25	60 85	»
Anzin	»	42 26	55 86	»
Rive-de-Giers....	»	62 10	48 50	27 10
Saint-Étienne ...	»	64 20	50 60	29 20
Blanzv	»	52 70	39 39	17 90
Epinac	»	52 26	38 66	17 26

On voit d'une part, l'importance du bassin de Sarrebrück pour toute la région lorraine et barroise jusqu'aux limites de la Champagne pouilleuse, d'autre part, l'action que

(1) 199, 5.

l'existence d'une voie de communication économique, comme le canal du Rhône au Rhin, exerce sur le prix des matières premières. Cependant, même cette voie navigable est loin de donner satisfaction aux besoins du département du Bas-Rhin. Ses fréquentes interruptions provoquées par la nécessité d'y faire des travaux complémentaires, les périodes de chômage dues aux gelées et aux travaux d'entretien sur tous les tronçons d'une artère trop étendue, rendent irréguliers les arrivages et incertains les approvisionnements dont la continuité est pourtant indispensable à l'industrie. C'est ce qui explique que le département du Haut-Rhin lui-même fasse pour une large part appel aux houilles de Sarrebrück bien que l'absence de voies de communication à bon marché lui impose l'obligation de les payer aussi cher que les places les plus défavorisées de la Champagne.

Le bassin de Sarrebrück est en effet isolé de ses débouchés naturels; grâce à son rapprochement relatif des centres de consommation, il pourrait être un facteur important de prospérité pour tout cet hinterland que sont pour lui les départements de la Lorraine, de l'Alsace et du Barrois; mais la disposition naturelle du sol en fait, comme les bassins métallurgiques qui lui sont complémentaires, une île économique sans débouché et partant sans avenir. On dira bien que les voies navigables de la Sarre et de la Moselle procurent à ses produits les magnifiques et pour ainsi dire inépuisables marchés de l'Allemagne; mais c'est là, précisément, qu'il rencontre ses concurrents les plus redoutables : les charbons de la Ruhr. Il lui faut donc, à toute force, vivre de ce qu'il peut écouler vers les groupes métallurgiques français, précisément ceux dont la nature le tient le plus écarté.

2° — LE FER

Le fer est la grande richesse de la région de l'Est : sur la production totale de la France, 2.382.240 tonnes de minerai en 1845, la région de l'Est entre pour 955.780 tonnes, soit plus du tiers (1).

Le minerai de fer y est formé en général d'hydroxydes de fer oolithiques dont seul le mode de gisement diffère d'une mine à l'autre : ici, grains sphéroïdaux de toutes grosseurs, rognons disséminés dans des masses dominantes de sables ou d'argiles et exploités à ciel ouvert en tranchées de profon-

(1) 119, 1845.

deurs variables de 7, 8, 10 et même 40 mètres dans la Moselle; là, couches réglées dans les divers étages des terrains secondaires, exploitées au moyen de galeries souterraines comme à Hayange et à Moyeuvre où elles atteignent 3.000 mètres de longueur; ailleurs, disposé en filons ou en amas dans les terrains montagneux où alors l'extraction a lieu en de grandes galeries d'allongement pratiquées à différents niveaux, suivant la direction des filons.

L'exploitation du minerai lorrain et champenois remonte à une époque très ancienne. La proximité des ressources de combustibles, à peu près illimitées à l'origine, des immenses forêts de la région avait déterminé l'établissement très ancien de nombreux foyers, forges et hauts-fourneaux. On a dit plus haut quel énorme développement l'industrie métallurgique prit vers la fin du premier quart du XIX^e siècle du fait de l'extension progressive de l'emploi du fer dans tous les domaines de l'activité économique. Le nombre des hauts-fourneaux, de 47 en Haute-Marne en 1817 (1), y passe de 1826 à 1832 à 52 (2) et 60 (3) et durant la même période, il augmente de 21 à 26 dans la Meuse; dans les Ardennes il est de 16 en 1819, de 21 en 1826, de 31 en 1832.

De 1835 à 1845, l'extraction du minerai est passée de (4) :

128.600 tonnes à 151.230 tonnes dans les Ardennes ;
 45 tonnes à 3.405 tonnes dans la Meurthe ;
 304.240 tonnes à 380.246 tonnes dans la Haute-Marne ;
 177.500 tonnes à 251.500 tonnes dans la Moselle ;
 47.830 tonnes à 104.000 tonnes dans la Meuse.

De 1826 à 1835, la production de la fonte est passée de :

11.800 tonnes à 17.100 tonnes dans les Ardennes ;
 21.950 tonnes à 38.000 tonnes dans la Haute-Marne ;
 10.800 tonnes à 13.500 tonnes dans la Moselle ;
 12.470 tonnes à 15.780 tonnes dans la Meuse.

En 1845, elle était de :

18.400 tonnes dans les Ardennes ;
 52.500 tonnes dans la Haute-Marne ;
 28.000 tonnes dans la Moselle ;
 17.000 tonnes dans la Meuse.

Les forêts, appauvries par une exploitation impitoyable, deviennent très rapidement impuissantes à alimenter l'acti-

(1) 108. — (2) 112, 347. — (3) 109. — (4) 119, 1845, 112, 109.

vité des hauts-fourneaux. Les maîtres de forges doivent, de plus en plus, faire appel à la houille soit pour l'affinage des fers, soit même pour la fabrication des fontes.

En Champagne, la transformation s'opère très rapidement à partir de 1827 : la méthode champenoise consiste à puddler à la houille la fonte obtenue au charbon de bois et à étirer au marteau les massiaux ainsi obtenus en les réchauffant dans de bas foyers à la houille. Cette révolution a d'ailleurs le grand avantage de n'exiger que de minimales modifications dans les installations existantes. L'économie de bois que l'on réalisait dans l'affinage pouvait être reportée dans la fabrication de la fonte; il en résulta d'abord un très important accroissement de production.

La fabrication ralentit un moment en 1830 et descendue même en 1831 à 27.700 tonnes de fonte, s'éleva à 30.300, 35.900, 37.500, 42.600 et 47.300 tonnes en 1836; et tandis que le fer au charbon de bois passe de 17.000 tonnes en 1826 à 8.500 tonnes en 1836, la production du fer à la houille au contraire croît de 5.500 tonnes en 1830 à 7.700 tonnes en 1833, à 14.000 tonnes en 1836 (1).

Mais cet essor était sans avenir. En effet, dès 1835, le département de la Moselle possédait quatre hauts-fourneaux marchant alternativement avec le coke seul, le charbon de bois seul et un mélange des deux combustibles et produisant par ce procédé mixte plus de 6.000 tonnes de fonte. Comment lutter dès lors contre un concurrent qui possède le combustible pour ainsi dire sous la main, à 1 fr. 50 l'hectolitre au maximum, alors qu'on ne peut se le procurer soi-même à moins de 5 fr. 40. Aussi, quelles que furent les améliorations techniques apportées à la fabrication, assista-t-on à une décadence rapide du groupe de la Haute-Marne : la production du fer et de la fonte n'y augmente que d'un douzième de 1835 à 1841, pendant que l'ensemble de la production française s'accroît d'un quart. Le groupe champenois occupait 2.591 ouvriers en 1836, il n'en occupe plus que 2.268 en 1842, accusant une diminution de 323 ouvriers, alors que l'ensemble de l'industrie métallurgique voit son personnel gagner 9.030 unités supplémentaires (2).

On ne saurait mieux mettre en lumière cette stagnation relative au milieu de la prodigieuse vitalité de l'industrie métallurgique tout entière qu'en donnant le tableau de la production des VI^e, VII^e, X^e et XI^e groupes de 1835 à 1844 (3) :

(1) 119, 1836. — (2) 177. — (3) 119, 1845.

	VI ^e GROUPE Nord-Est.	VII ^e GROUPE Champagne.	X ^e GROUPE Nord.	XI ^e GROUPE Sud.
1835				
Fonte	40.906	81.192	2.190	27.688
Fer	30.069	47.117	5.288	31.228
1836				
Fonte	46.937	82.740	2.260	28.872
Fer	30.914	42.953	9.327	27.690
1837				
Fonte	47.710	91.662	2.200	36.460
Fer	29.832	48.744	10.923	29.640
1838				
Fonte	50.809	96.508	4.841	39.445
Fer	30.741	47.448	10.733	32.649
1839				
Fonte	53.816	88.328	4.487	42.676
Fer	32.362	43.817	12.040	39.292
1840				
Fonte	53.027	80.303	10.005	43.183
Fer	30.506	39.619	13.546	46.348
1841				
Fonte	57.997	88.767	14.816	45.849
Fer	38.315	50.043	20.083	49.359
1842				
Fonte	56.274	88.850	14.915	57.612
Fer	38.014	50.798	27.424	60.800
1843				
Fonte	55.219	96.591	16.349	65.248
Fer	38.577	55.127	29.333	67.693
1844				
Fonte	55.133	90.489	21.897	68.715
Fer	43.031	52.557	35.840	68.594

Ainsi, en dix ans, le VII^e groupe métallurgique perdait la première place qu'il détenait pour la production du fer en France et chacun des autres groupes augmentait sa production dans une proportion sensiblement plus forte que la sienne, de 13.000 tonnes pour le groupe du Nord-Est, soit de près de moitié, de 30.000 tonnes pour le groupe du Nord, soit du sextuple, de 37.000 tonnes pour celui du Sud, soit du double, alors que la sienne augmentait d'à peine plus du dixième. Ce retard du groupe champenois et à un degré moindre du groupe lorrain, au cours d'un progrès aussi continu et régulier, était le résultat tangible de la pénurie des communications : pénurie mortelle pour le premier en ce qu'elle frappait les matières premières ; moins désastreuse pour le second, parce

qu'elle n'atteignait que les produits fabriqués, mais redoutable encore et exigeant un prochain remède.

3° — FILATURE, TISSAGE, BONNETERIE

Avec celui du fer, le travail des textiles formait une des branches maîtresses de l'activité industrielle de la région de l'Est. On n'a pu réunir le détail des éléments nécessaires à l'établissement d'un tableau à peu près complet de la production, de la consommation et des besoins en la matière. Il est possible cependant, grâce aux renseignements recueillis sur les principaux centres manufacturiers, de donner un aperçu de l'ensemble et d'en tirer certaines conclusions.

L'industrie cotonnière, pour négliger les centres d'activité sporadiques, se localise sur deux points principaux : dans le département de l'Aube, à peu près exclusivement à Troyes, dans le département du Haut-Rhin, autour de Mulhouse. On y traite des cotons bruts en provenance de Marseille, mais surtout du Havre, des cotons filés en provenance du Nord de la France et de Rouen. Troyes consomme en 1843 1.200 tonnes de coton brut venant du Havre, 200 tonnes venant de Marseille et 400 tonnes de cotons filés venant de Paris et des villes du Nord, dont 200 en provenance de Rouen. Le Haut-Rhin importait annuellement plus de 3.000 tonnes de cotons bruts en provenance du Havre.

De ces deux centres, c'est Mulhouse qui est le moins bien placé. Sans doute cette ville pourrait recevoir sa matière première par la voie d'eau puisque la Seine, l'Yonne, le canal de Bourgogne, le canal du Rhône au Rhin forment une ligne de navigation continue, mais on a vu le cas qu'il faut faire de la navigabilité de la Seine; l'Yonne soumise à un régime d'alimentation tout à fait exceptionnel vaut encore moins. Quant aux canaux, il faudra attendre encore de nombreuses années avant qu'ils soient en état de rendre des services réguliers. Les cotons, comme d'ailleurs la houille ou les bois, empruntent donc la voie de terre. Le prix du transport au reste n'a pas ici l'importance qu'il présente dans le domaine métallurgique. La cherté du roulage ordinaire par rapport à la voie d'eau, 40 fr. la tonne, 120.000 fr. par an, ne pèse pas sensiblement sur la production ; le principal facteur qui joue est l'éloignement de la capitale, éloignement particulièrement nuisible à l'entretien des relations commerciales, à l'activité des affaires. Troyes a l'avantage de se trouver notablement plus proche de Paris ; d'autre part, spécialisés dans la bonneterie, les manufacturiers troyens détiennent presque un mono-

pole. Il en va différemment de Mulhouse : on doit y soutenir la redoutable concurrence de Rouen qui, comme Troyes, jouit d'une position privilégiée aux portes de Paris.

Ce rapprochement de la capitale était d'un intérêt de tout premier ordre. C'était pour les industriels la possibilité de garder un contact étroit avec les débouchés, de suivre les variations de la mode, de modifier, de ralentir ou d'accélérer leur production suivant les caprices du goût. Les acheteurs parisiens se décidaient rarement au long voyage du Haut-Rhin. Là, le manufacturier, sans contact permanent avec les directives de la grande ville se voyait contraint, au rebours de son collègue de Rouen, d'avoir sans cesse en magasin de grands assortiments de marchandises, au risque de les voir repoussés à l'arrivée. Dans aucun domaine, la rapidité de fabrication et d'information n'était plus importante qu'en celui-ci ou « la perte d'un seul jour entraînait souvent la perte d'un article et où la plus belle marchandise livrée après le moment opportun », toujours de courte durée, « avait perdu presque tout son prix » (1).

Le département du Haut-Rhin fabriquait annuellement 800.000 pièces d'étoffe pesant environ 3.000 tonnes (2). Troyes fabriquait 24.000 douzaines de bas de coton et 32.000 douzaines de gants, soit plus de 26.000 kilos, 12.000 pièces de coutil et flanelle et près de 4.000 de doublures pesant 177.000 kilos (3).

La laine était traitée principalement à Reims et à Sedan. Reims recevait seule de quatre à cinq mille tonnes de laine dont 500 en provenance de l'Aube et une quantité sans doute plus forte de la Marne (4). Elle fabriquait annuellement, vers les années 1838, près de 180.000 coupons de 35 à 44 aunes, c'est-à-dire de 42 à 54 mètres : napolitaines, flanelles, croisés, bolivars, draps, casimirs, circassiennes et gilets, et 35.000 coupons, de 44 aunes en peigné. Sedan produisait vers les années 1812 près de 40.000 pièces de drap. La laine était en partie tirée du pays. Le troupeau de moutons dépassait pour les cinq départements de l'Aube, de la Marne et de la Haute-Marne, de la Meurthe, de la Meuse, 1.300.000 têtes dont 460.000 pour le seul département de la Marne. Le reste était importé d'Ecosse.

En dehors de Reims et de Sedan, le travail de la laine est peu important : Nancy n'emploie que 200 tonnes de laine par an (5).

(1) 1584. — (2) *Industriel Alsacien*, 14 nov. 1841, 386. — (3) 1176. —

(4) 1182. — (5) 1179.

Le chanvre faisait l'objet d'une culture très importante dans les départements de l'Est. Il couvrait (1) :

Dans la Marne :	2.380 ha. produisant	900 tonnes de filasse.
— la Haute-Marne :	2.470	400 —
— la Meuse :	2.540	600 —
— la Meurthe :	2.780	1.000 —
— la Moselle :	2.310	700 —
— les Vosges :	2.970	850 —
et surtout le Bas-Rhin :	5.160	3.700 —

Soit un produit total de 8.150 tonnes de filasse.

La plus importante fabrique de toile se trouvait à Strasbourg. Elle remontait à 1757 et n'employait à peu près que du chanvre indigène ; elle fournissait annuellement à Toulon 60.000 aunes de toile à voile, soit 120.000 m., ainsi que des cordages et des câbles. Quarante blanchisseries traitaient en outre annuellement de 23 à 24.000 pièces de toile d'environ 25 aunes (30 m.) chacune (2).

4° — INDUSTRIES DIVERSES

Le pays barrois, c'est-à-dire la zone des hauts plateaux calcaires qui ceinturent le bassin parisien, est un gros producteur de pierres. VIDAL DE LA BLACHE a montré comment les ressources qu'il possède en propre et dont il peut disposer en faveur des régions voisines sont précisément de celles « qui nécessitent par leur volume et leur poids un degré avancé d'outillage commercial » (3). On a vu les conséquences de la pénurie de cet outillage à propos du bois et du fer. La même situation se reproduisait pour la pierre. Le mètre cube de pierre dans les carrières du Chatillonnais ou de Lérrouville se vendait de 13 à 19 francs. Il se vendait 90 fr. à Troyes et à Châlons (4). Qu'un moyen de communication économique soit établi entre le plateau et la vallée, ce sera une véritable révolution dans le mode de construction adopté pour les villes champenoises.

Même situation pour l'industrie du sel qui est en pleine expansion, mais qui souffre aussi, quoiqu'à un moindre degré, du manque de débouchés. En 1842, le département de la Meurthe produisait 29.000 tonnes de sel, en 1843, 35.000 tonnes, en 1844, avec les nouvelles exploitations de Sarralbe et de Haras, 36.000 tonnes. La Moselle y ajoute pour sa part près de 3.500 tonnes (5).

(1) 111. — (2) 133. — (3) 4, I, 119. — (4) 223. — (5) 182.

Une grande fabrique de produits chimiques est annexée à la saline de Dieuze dont les produits sont expédiés sur Paris et sur Strasbourg pour la portion qui n'est pas consommée dans les verreries, glaceries et papeteries locales : 1.500 tonnes prennent la route de l'Ouest, 1.000 celle de l'Est ; 1.600 tonnes de soufre, nitrate de plomb, etc... sont importés de Paris. L'établissement de Bouxwiller fabrique 2.000 tonnes d'alun, de prussiate de fer, prussiate de potasse, sel ammoniac, colle d'os, dont il envoie 1.500 tonnes à Strasbourg, 500 tonnes à Paris ; il consomme plus de 4.000 tonnes de déchets de corne, chiffons de laine, déchets de cuir, potasse, acide muriatique... (1).

Si l'on passe aux verreries et cristalleries, celles de Cirey et de Saint-Quirin font venir leur sable de Champagne, mais, en raison de la cherté du transport, les autres verreries vosgiennes s'adressent au Palatinat, bien que le sable champenois soit meilleur.

Les papeteries vosgiennes expédient sur Paris 2.500 tonnes de papier. Mais cette exploitation pourrait être considérablement accrue pour peu qu'on rapprochât les débouchés des lieux d'une production par ailleurs si favorablement placée.

La région de l'Est apparaît ainsi dotée de ressources nombreuses. Ses récoltes sont surabondantes. Son industrie présente tous les symptômes d'une expansion grandissante. Les richesses de son sol et de son sous-sol sont loin d'être ni entièrement explorées, ni exploitées intensivement. Aucun vice organique n'apparaît de nature à paralyser le libre jeu de sa vie économique ; tout se réduit pour elle à une question de communications. A son activité est promis le plus magnifique avenir. Qu'on lui donne le moyen de transporter à bon compte le combustible nécessaire à l'alimentation de ses forges, les matières premières, coton, laines, sables, bois, etc... qu'elle doit se procurer à grands frais parfois au dehors du territoire national ; qu'enfermés étroitement du côté de leurs débouchés naturels par une barrière douanière on ouvre à ses vins, à ses blés, à ses fers les accès des marchés intérieurs complémentaires ; qu'enfin, on multiplie par une accélération des voyages les relations entre représentants et dirigeants de la production et du commerce, de manière à toujours mieux adapter la production aux besoins, et toutes ces possibilités latentes, toute cette vitalité en sommeil se réveilleront, pour le plus grand profit du pays tout entier.

FIG. 6

Le peuplement de la région Nord-Est de la France



CHAPITRE III

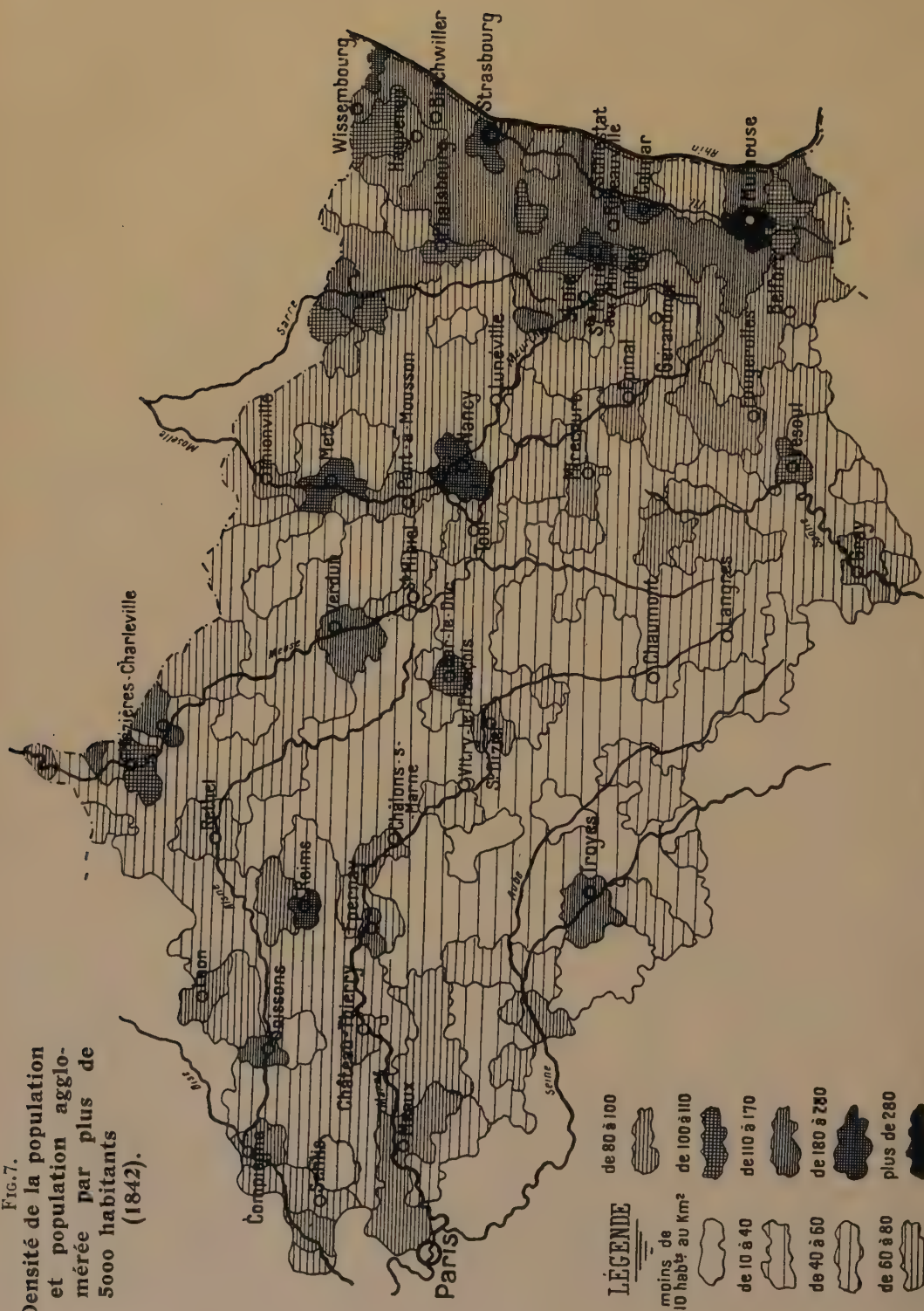
LA POPULATION

L'analyse des éléments principaux de la production a permis de dégager la nécessité de créer des communications à bon marché. Sans doute a-t-on pu, en passant, faire ressortir certains besoins de relations rapides dans quelques cas particuliers où la production ne peut se poursuivre efficacement qu'à la condition de conserver un contact étroit avec la consommation et d'en suivre, pour ainsi dire pas à pas, la marche imprévisible à l'avance. Mais les besoins qu'on a fait ressortir ont surtout été ceux des marchandises lourdes qui ne s'accommodent pas de frais de transport élevés et qui, par contre, n'exigent pas une célérité extraordinaire de transport. Un autre besoin de communication est celui de la population : il naît et s'accroît avec elle et son intensité est pour ainsi dire illimitée. Il ne réside pas seulement dans le bon marché, mais aussi et surtout dans la rapidité, car à l'égard de l'homme, intervient dans une proportion singulièrement plus forte que pour les marchandises, la valeur du temps. On examinera donc la répartition des densités de la population dans la région de l'Est à la veille des chemins de fer. On en déduira les directions suivant lesquelles des moyens de plus en plus rapides de communication s'imposaient et l'ordre dans lequel il y avait lieu, eu égard au seul facteur humain, d'en doter le pays.

Une première question se pose : quelle place la région de l'Est devra-t-elle occuper dans le programme ferroviaire national en fonction de l'importance de son peuplement ? C'est à cette question que répond la carte de la fig. 6. Cette carte représente la densité des populations des départements de la moitié Est du territoire Nord de la France d'après le recensement de 1836. On a jugé inutile d'en étendre le domaine aux départements situés à l'Ouest, car la concurrence ne pouvait jouer réellement en dehors des trois grandes lignes de communications du Nord, de l'Est et du Sud-Est qui, en même temps qu'elles étaient appelées à desservir les départements les plus peuplés et les plus riches du pays, devaient assurer les relations de la France avec les états voisins. Pour

FIG. 7.

Densité de la population
et population agglomérée par plus de
5000 habitants
(1842).

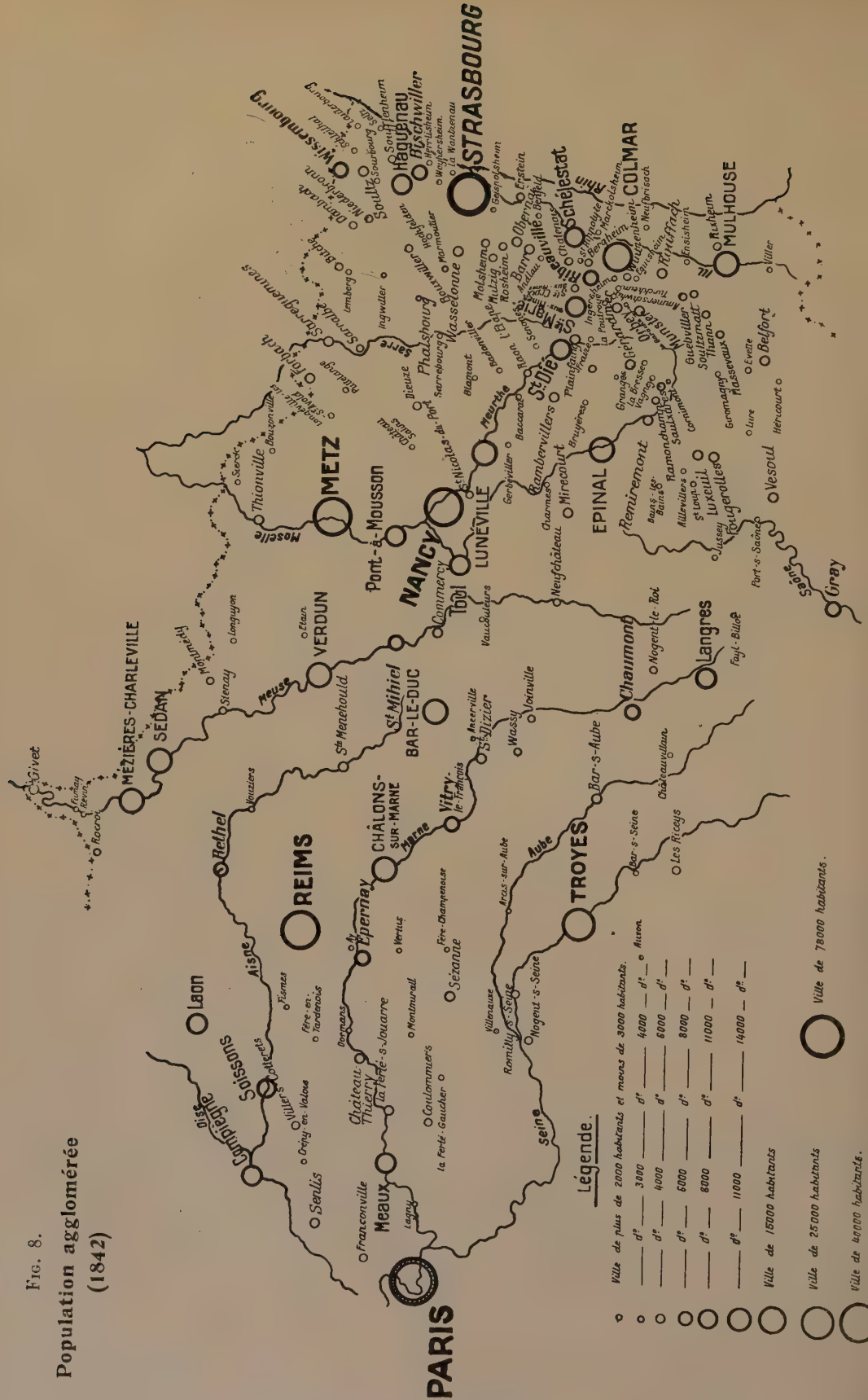


cette première carte, la densité a été calculée en prenant le département pour unité de comparaison : un premier coup d'œil suffit pour affecter à toute la région du Nord, depuis l'embouchure de la Seine jusqu'à la frontière belge, le coefficient d'urgence le plus grand. Ce coefficient est d'ailleurs accru dans la mesure où, les pôles de population étant plus rapprochés, la circulation entre eux est déjà plus intense. Il n'est donc pas douteux que les premières lignes à construire fussent celles de Paris à Rouen et au Havre et de Paris à Lille et à la frontière belge au delà de laquelle se prolongeait, comme aujourd'hui, la zone française des plus fortes densités. La différence entre la région de l'Est et du Sud est moins apparente ; elle n'en est pas moins sensible. La direction de l'Est l'emporte évidemment sur celle du Sud, même si le chemin de fer est tracé par la vallée de la Seine, à plus forte raison s'il emprunte celle de l'Yonne. Les réservoirs humains formés au delà des plateaux du Barrois par les départements de la Meurthe et de la Moselle, des Vosges, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin présentent une masse de population nettement supérieure à celle qu'offrent les départements du Rhône et de Saône-et-Loire placés presque à l'extrémité d'une branche d'une longueur égale à celle qui aboutit à Strasbourg. La direction de l'Est apparaît ainsi avec toute son importance à côté des autres directions et c'est un point qu'il était utile de préciser.

Si l'on descend maintenant à l'analyse détaillée des populations de la région de l'Est, la figure 7 donne la densité générale de la population par cantons, avec l'indication des villes de plus de 5.000 habitants.

A l'ouest de la Meuse, trois zones de peuplement relient Paris à Châlons : la première par Senlis, Compiègne, Soissons et Reims ; la seconde par la vallée de la Marne ; la troisième par celle du Morin. A Châlons elles se réunissent pour gagner Nancy et Lunéville par Vitry-le-François, Saint-Dizier, Bar-le-Duc, Toul avec un embranchement sur Saint-Mihiel et Verdun, pour atteindre les fortes populations des Ardennes, qu'une zone plus dense relie d'ailleurs à Reims par Rethel. A Lunéville, bifurcation d'une part le long de la vallée de la Meurthe jusqu'à Saint-Dié et de là à Sainte-Marie-aux-Mines, Ribeauvillé, Colmar et Mulhouse, de l'autre, beaucoup moins nette d'ailleurs, en droite ligne sur Strasbourg. A Nancy, aboutit une autre zone de peuplement qui correspond au val de Moselle et qui vient de Thionville en se poursuivant au Sud vers Epinal, Remiremont et Belfort. De même à Reims, une zone semblable descend des fortes densités du Nord, par Laon. Troyes

Population agglomérée
(1842)



reste à l'écart de ces linéaments distincts et ne paraît pouvoir être réunie qu'à Meaux, à travers la Brie.

Qu'on consulte ensuite la carte des populations agglomérées (fig. 7) — et ce sont les plus importantes au point de vue des directions à donner aux transports à grande distance — et le schéma précédent se précise : la carte fait ressortir une réelle supériorité en faveur de la ligne de la vallée de la Marne et de la vallée de la Meurthe, ce qui donne raison, soit dit en passant, au tracé suivi par la route des postes dans la carte de Melchior TAVERNIER de 1632.

Il suffira pour le moment d'avoir noté ces faits. Au cours de l'exposé qui suivra, on aura à maintes reprises l'occasion de s'y reporter. Ils permettront de se dégager du singulier abus que les défenseurs de chaque direction feront des mêmes statistiques pour prouver la supériorité de leurs solutions. Ils sont en même temps, au point de vue purement objectif, une base de comparaison sur laquelle on pourra utilement se fonder pour apprécier l'importance des modifications intervenues aux époques ultérieures.

CHAPITRE IV

LE COMMERCE EXTÉRIEUR ET LE TRANSIT

Par aptitude naturelle, la région de l'Est est la voie de passage, le débouché du commerce à destination ou en provenance de l'Europe centrale ; commerce qui comprend d'une part celui de la France, de l'autre celui des pays pour lesquels son territoire n'est qu'une avenue commerciale. Il convient de se demander quelle était la valeur de l'un et de l'autre commerce et dans quelle mesure la région de l'Est répondait bien à sa destination naturelle dans les années qui précédèrent l'ouverture du chemin de fer.

1° — IMPORTATIONS ET EXPORTATIONS

Déterminer avec précision l'importance des marchandises qui, entre France et étranger, traversaient la frontière de l'Est est d'ailleurs difficile. Le *Tableau général du commerce de la France* ne renseigne pas sur les bureaux de douane par où s'opéraient entrées et sorties, et il serait téméraire d'affecter uniquement aux bureaux de la frontière de l'Est les tonnages présentés comme émanant d'Allemagne, de Prusse, de Suisse ou d'Autriche ou allant dans ces différents pays.

Si l'on se réfère aux chiffres donnés par le *Tableau général du commerce* (1), le mouvement existant entre la France et l'Europe centrale est faible. Le commerce général par terre n'est que les 28/100^{es} du commerce extérieur total de la France en 1840, et la part des états de l'Europe centrale dans ces 28/100^{es} n'est encore que du cinquième, soit moins des 6/100^{es} du commerce général extérieur de la France.

Les chiffres qu'on a pu réunir sur le tonnage des marchandises importées en France par les bureaux de douane de l'Est confirment cette indication : par Sierck, Bouzonville, Forbach et Sarreguemines, il n'avait pas pénétré en 1836 plus de 150.000 tonnes (2), dont 120.000 de houille et coke, 5.400

(1) 115. — (2) 199, 106.

de bois à brûler, 950 de terre de pipe et de poterie, 2.100 de métaux divers et 600 de laines. Si l'on en croit une étude du Conseil municipal de Châlons-sur-Marne, le chiffre des marchandises entrées par Strasbourg la même année aurait été de 8.238 tonnes. En triplant ce chiffre, pour tenir compte des entrées par Lauterbourg et Wissembourg, on peut porter à une vingtaine de milliers de tonnes environ l'importance des importations pour le Bas-Rhin avec la certitude d'être au-dessus de la vérité. C'était ainsi moins de 200.000 tonnes de marchandises qui entraient par la frontière de l'Est, la majeure partie, 132.000 tonnes, étant composée de houille dont on a vu plus haut la distribution.

L'analyse des mouvements des entrepôts de Metz, de Strasbourg et de Mulhouse ne permettra même pas de se faire une idée de la nature de ces marchandises. Les mouvements ne portent en effet que sur des tonnages minimes : 1.000 tonnes pour Strasbourg, 718 pour Metz, 200 pour Mulhouse. Tout ce qu'on peut noter, c'est le peu d'importance des entrepôts de la frontière de l'Est par rapport aux autres établissements similaires du pays :

En 1840, celui de Bordeaux accuse un mouvement de 46.000 tonnes;

- celui du Havre, de 186.000 tonnes ;
- de Nantes, de 40.000 tonnes ;
- de Rouen, de 17.000 tonnes ;
- de Lyon, de 2.000 tonnes.

Si l'on passe à l'exportation, l'importance n'en apparaît pas plus grande. Le total des exportations de la France en Allemagne ne dépasse pas en 1840 2.000 tonnes, les exportations en Prusse sont de peu supérieures à 10.000 tonnes dont près de 4.000 de sel presque certainement d'origine lorraine, les exportations en Autriche un peu plus de 7.000 tonnes, dont 4.000 de sel porté comme sel marin et qui doit être originaire de Provence, à destination du royaume lombardo-vénitien. Au maximum donc, 15.000 tonnes passaient la frontière de l'Est à destination de l'étranger.

2° — LE TRANSIT

A défaut d'activité d'un commerce d'origine ou de destination françaises, la région de l'Est devait être le siège d'un transit considérable. Et en effet, par rapport au transit total, le tonnage des marchandises entrant ou sortant par la frontière

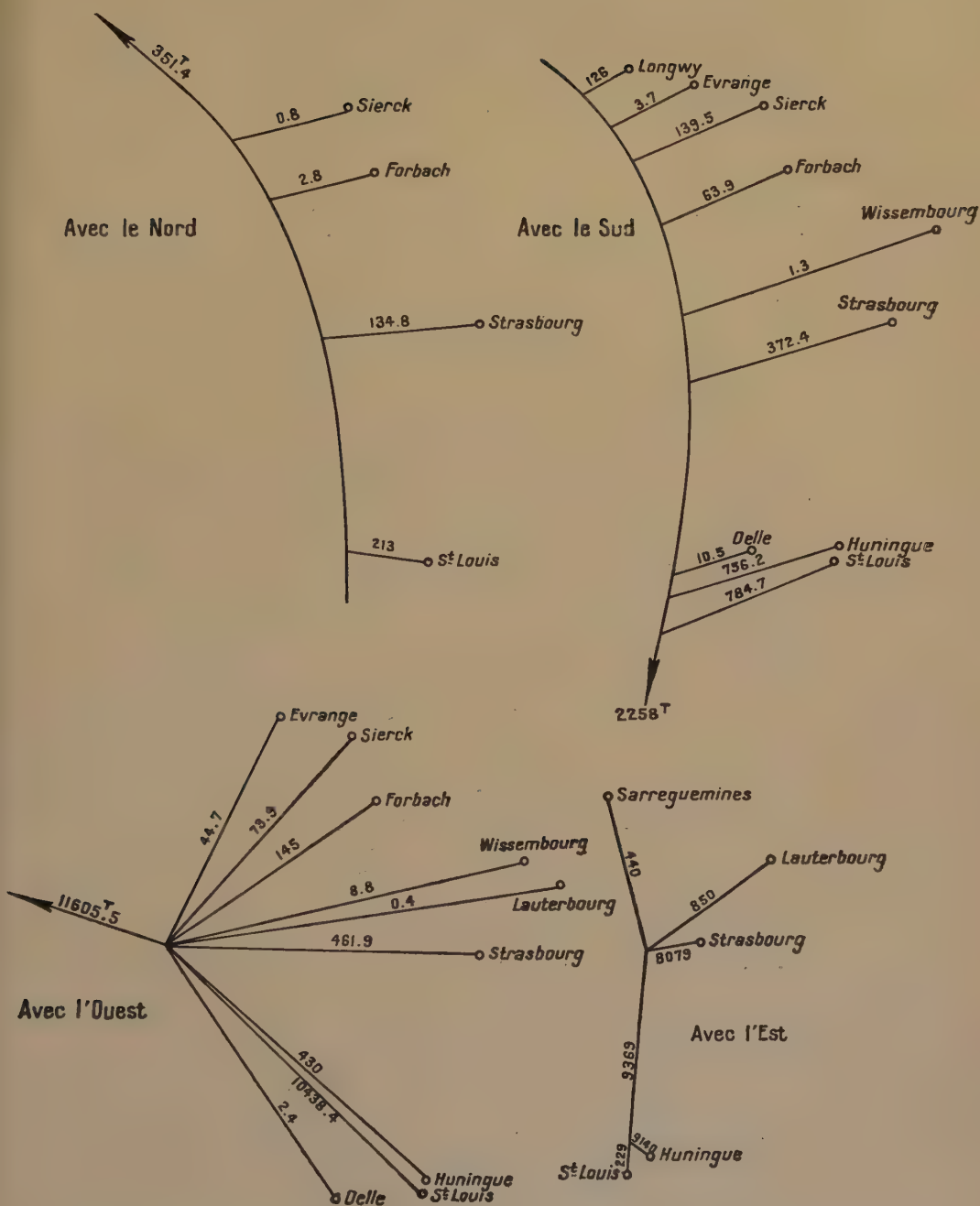


FIG. 9.

Les différents courants de transit à la frontière de l'Est en 1840

de l'Est est très important : en 1840, plus de 23.000 tonnes sur 35.600.

A l'analyse, le mouvement général se décompose suivant quatre directions (fig. 9) : la direction du Nord, avec 350 tonnes ; la direction de l'Ouest, avec 11.600 tonnes ; la direction du Sud, avec un peu moins de 2.260 tonnes ; le transit total alsacien qui s'ajoute dans la traversée de l'Alsace au transit Sud, de 9.370 tonnes en chiffres ronds. Les 11.600 tonnes en direction ou en provenance de l'Ouest appartiennent pour la plus grande part, au Havre et à Rouen.

On verra souvent opposer dans la suite le transit du Havre avec Marseille au transit du même port avec la frontière de l'Est. Quelques chiffres préciseront dès maintenant les faits. Le transit du Havre avec Marseille comportait 8 tonnes 3 entrées au Havre et sorties par Marseille et 30 tonnes 2 entrées à Marseille et sorties par le Havre. En ajoutant à ces chiffres 990 tonnes entrées au Havre et sorties par les bureaux de douane du Doubs, du Jura, de l'Ain et de l'Isère et 275 tonnes qui entraient par ces bureaux, le total du transit Nord-Sud était de 1.103 tonnes et demie, alors que le transit Est-Ouest comportait 10.200 tonnes venant du Havre et 1.000 tonnes y allant, soit un volume de 11.200 tonnes. La proportion était donc de 10 à 1.

Est-ce à dire que ce transit avait l'amplitude correspondant à la position naturelle de la région de l'Est sur la voie la plus directe de l'Europe centrale à la Manche et à l'Océan ? Certainement non si l'on considère que sur les 11.200 tonnes de marchandises qui empruntaient cette route, près de 11.000 tonnes franchissaient la frontière suisse par les bureaux de Huningue, de Delle et surtout de Saint-Louis. Ce sont à peu près exclusivement des cotons : 10.000 tonnes expédiées en Suisse, 1.100 en Autriche. Tout le transit des pays de l'Europe centrale représentait donc au plus 600 tonnes dont 462 appartenaient à Strasbourg et 145 à Forbach. Chiffre évidemment hors de proportion avec l'importance commerciale de l'hinterland qui avait, précisément par Forbach et Strasbourg vers le Havre, ses débouchés naturels.

C'est que la voie française est victorieusement concurrencée par la ligne du Rhin. Comment concevoir qu'un courant de trafic tant soit peu important et régulier s'établisse via Strasbourg et le Havre alors qu'ici le transit se fait en partie par une navigation coûteuse entre Rouen et Paris, à 30 fr. la tonne, en partie par un roulage plus coûteux encore, de Paris à Strasbourg, à 120 fr. la tonne et, qu'au contraire, là, le trans-

port a pour véhicule la plus magnifique voie de communication européenne, qu'il s'y poursuit sans transbordement jusqu'à Rotterdam, à moins de 100 fr. la tonne (1) à la remonte, à bien moins encore à la descente?

Le Rhin a fait l'objet de travaux d'amélioration considérables : dans le duché de Nassau, le thalweg a été débarrassé des rochers dangereux qui l'encombraient près d'Oberwesel; en Prusse, le chenal a été élargi ; en Bavière, les chemins de halage ont été améliorés ; des coupures ont d'autre part été pratiquées dans les sinuosités du fleuve pour en abrégier le cours. Pour accélérer les transports, la navigation à vapeur a été largement établie : 8 bateaux de Cologne à Strasbourg, 5 de Rotterdam à Cologne, 2 entre Rotterdam et Dusseldorf. Le trafic assuré par les services entre Cologne et Strasbourg a compté, en 1835, plus de 113.000 voyageurs et de 18.000 tonnes de marchandises. Le Rhin réunit donc à la fois la capacité et la rapidité de transport. Ce n'est pas la voie de terre qui est susceptible de lui enlever une part quelconque de son transit, il faut lui opposer une voie de communication à la fois régulière, de grande capacité et rapide. Tant que cette voie n'existera pas, les marchandises à destination de l'Allemagne emprunteront Rotterdam et la route du Rhin.

(1) En 1844, les tarifs moyens de la navigation sur le Rhin entre Strasbourg et Rotterdam étaient les suivants : 1^o Remonte, *a*) Bateaux à vapeur, 1^{re} et 2^e classes, 125 francs la tonne ; 3^e classe (laines, merceries, pelleteries, soieries), 180 fr. ; *b*) Bateaux à voile, 96 fr. 40. 2^o Descente, *a*) Bateaux à vapeur, 1^{re} et 2^e classes, 93 fr. 75 ; 3^e classe, 130 francs ; *b*) Bateaux à voile, tarifs non cotés.

CHAPITRE V

LA CIRCULATION INTÉRIEURE

L'exposé d'ensemble que l'on vient d'esquisser, et dont on ne se dissimule par les lacunes, serait resté inachevé si l'on n'avait pu en tirer les conséquences sur l'intensité même des transports. L'importance que présentait immédiatement avant l'ère des chemins de fer la circulation sur les routes qu'ils allaient remplacer était un fait indispensable à déterminer. Cette circulation renseignera en même temps sur l'étendue d'un commerce intérieur qu'aucune statistique particulière ne précise. On va examiner successivement la circulation des voyageurs et celle des marchandises.

I° — CIRCULATION DES VOYAGEURS

On avait épuisé de longues démarches à rechercher des documents d'où l'on pût tirer les éléments d'un tableau de la circulation dans la région de l'Est, et l'on allait être réduit à ne donner sur cette circulation que des renseignements généraux et vagues, quand on eut la bonne fortune de découvrir dans les archives départementales de la Moselle des états qui fournissent des précisions extrêmement précieuses (1). Ces états ne sont pas signés ; rien ne permet d'en fixer l'origine, mais ils semblent être la synthèse des recherches statistiques opérées vers 1842-1843, dans la direction de la frontière d'Allemagne, à la veille du dépôt des projets gouvernementaux, par les auditeurs au Conseil d'Etat, membres de la commission administrative de la Commission supérieure des chemins de fer créée en 1842, commission dont malheureusement on n'a pu retrouver les archives. De ces recherches, malgré de nombreuses explorations, on n'avait pu recueillir jusque là que des traces dans les correspondances administratives.

On donne ces documents pour ce qu'ils sont, c'est-à-dire pour des papiers anonymes dont il est impossible de contrôler ni les sources ni les méthodes. Ils offrent néanmoins de réelles garanties. La première de ces statistiques fournit, en effet, des

(1) 1177, 1178.

indications de fait qui, si elles sont incontrôlables actuellement, ne l'étaient pas à l'époque de son établissement : la liste des services de voitures publiques qui ont circulé en 1843 sur les routes de Paris en Allemagne, avec le nombre de places offertes pour chaque service, la périodicité de ces services, les nombre de places correspondant à chaque service annuel et ce même nombre de places réduit de $\frac{1}{3}$, enfin le nombre de kilomètres parcourus par ces places ramené aux parcours kilométriques du chemin de fer projeté. La deuxième de ces statistiques est un tableau méthodique de la circulation sur ces mêmes routes rapportée au nombre de kilomètres de voie ferrée à parcourir.

Le premier de ces états donne une approximation forfaitaire et grossière ; le second, qui lui est antérieur, est un essai de synthèse méthodique. On a respecté dans la version qu'on donne ici de ces deux états les chiffres qu'ils contiennent, bien que ces chiffres, les chiffres kilométriques en particulier, ne concordent pas exactement avec les résultats du chaînage actuel de la voie ferrée. Ces différences, en effet, sont susceptibles de peu de répercussion sur le total général et il ne valait pas, pour les faire disparaître, de s'écarter des données originales. Enfin, l'on ajoutera, pour être exact, que seules les données des calculs sont la copie fidèle des chiffres originaux : c'est-à-dire le nombre des départs annuels, le nombre des places offertes à chaque départ et le nombre de kilomètres parcourus. Les résultats des calculs n'ont pas été relevés et ont été reconstitués après coup, d'après les facteurs originaux. C'est dire qu'on ne donne pas ces états comme la publication des états originaux, mais comme une version qui peut s'en écarter, d'ailleurs de peu.

On a cru du plus grand intérêt, quelle que soit la sévérité de cette publication, de publier dans ce chapitre cette sorte d'indicateur des services de voitures publiques dans la région de l'Est. Il se dégage en effet de cette longue et austère énumération la physionomie réelle des voyages à la veille du jour où le chemin de fer allait en transformer profondément le mode : on y voit à la fois les grands services de messageries, les services provinciaux, l'infinie variété des pataches de chef-lieu d'arrondissement ou de canton, enfin les voitures de poste et les voitures particulières. Il n'y manque que la foule de tous ceux qui voyageaient à pied, empruntant parfois la charrette du paysan ou le chariot du roulier, les compagnons du tour de France, le militaire se rendant en congé, les troupes changeant de garnison, les campagnards, les vagabonds,... les promeneurs. Voici la version du premier état :

RAISON SOCIALE DES ENTREPRISES.	SERVICE ASSURÉ	NOMBRE DE DÉPARTS ANNUELS.	NOMBRE DE PLACES OFFERTES À CHAQUE DÉPART.	NOMBRE TOTAL DE PLACES PAR AN.	NOMBRE DE KMS PARCOURUS PAR VOYAGE.	NOMBRE TOTAL DE KMS PARCOURUS
Laffitte (1)....	Paris à Strasbourg....	730	16	11.680	505	5.898.400
—	Strasbourg à Paris....	730	18	13.140	505	6.635.700
—	Paris à Nancy-Metz....	1.460	16	23.360	350	8.176.000
—	Nancy-Metz à Paris....	1.460	18	26.280	350	9.198.000
Maîtres de poste.....	Paris à Bar.....	365	17	6.205	275	1.706.375
—	Bar à Paris.....	365	17	6.205	275	1.706.375
Messageries châlonnaises	Châlons à Nancy.....	365	12	4.380	170	744.600
—	Nancy à Châlons.....	365	12	4.380	170	744.600
—	Paris à Châlons.....	365	12	4.380	190	832.200
—	Châlons à Paris.....	365	12	4.380	190	832.200
—	Paris à Châlons.....	365	18	6.570	190	1.248.300
—	Châlons à Paris.....	365	18	6.570	190	1.248.300
Toulouse et C ^{ie}	Paris à Épernay.....	365	15	5.475	140	766.500
—	Épernay à Paris.....	365	15	5.475	140	766.500
—	Château-Thierry à Paris	365	18	6.570	95	624.150
—	Paris à Château-Thierry	365	18	6.570	95	624.150
—	Paris à Sézanne.....	365	12	4.380	50 (2)	219.000
—	Sézanne à Paris.....	365	12	4.380	50 (2)	219.000
—	Paris à Coulommiers..	730	15	10.950	50 (2)	547.500
—	Coulommiers à Paris..	730	15	10.950	50 (2)	547.500
—	Paris à Meaux.....	730	16	11.680	50 (2)	584.000
—	Meaux à Paris.....	730	16	11.680	50 (2)	584.000
—	Paris à Château-Thierry	365	15	5.475	95	520.125
—	Château-Thierry à Paris	365	15	5.475	95	520.125
Bateau-Poste...	Paris-Meaux et retour.	365	»	109.000	50	5.450.000
Petit et Bour- geois.....	Paris à Claye.....	730	12	8.760	30	262.800
—	Claye à Paris.....	730	12	8.760	30	262.800
Ambry.....	Paris à Villeparisis (3).	365	10	3.650	25	91.250
Becquet.....	Paris à Charly.....	187	15	2.805	80	224.400
—	Charly à Paris.....	187	15	2.805	80	224.400
Teresse.....	Paris à Crécy.....	730	12	8.760	16	140.160
—	Crécy à Paris.....	730	12	8.760	16	140.160
Omnibus.....	Paris à Villemoble...	365	9	3.285	12	39.420
—	Villemoble à Paris...	365	9	3.285	12	39.420
—	Paris à Montfermeil..	730	10	7.300	12	87.600
—	Montfermeil à Paris..	730	10	7.300	12	87.600
Marmillot.....	Paris à Pantin	5.110	14	71.540	7	500.780
—	Pantin à Paris	5.110	14	71.540	7	500.780
<i>A reporter :</i>				524.140		53.545.170

(1) Et Messageries royales sans doute. Les quatre postes affectés à Laffitte ne traduisent pas la situation réelle ; il faudrait lire, en réalité :

Laffitte	Paris à Strasbourg.....	365	16	5.840	505	2.949.200
—	Strasbourg à Paris.....	365	16	5.840	505	2.949.200
—	Paris à Nancy	365	16	5.590	350	2.044.000
—	Nancy à Paris	365	16	5.590	350	2.044.000
—	Paris à Metz	365	16	5.590	350	2.044.000
—	Metz à Paris	365	16	5.590	350	2.044.000
Messageries royales ...	Paris à Strasbourg	365	18	6.570	505	3.317.850

Etc.

(2) Distance comptée jusqu'à Meaux. — (3) Sans doute, et retour, ce qui ferait un départ tous les deux jours.

RAISON SOCIALE DES ENTREPRISES.	SERVICE ASSURÉ.	NOMBRE DE DÉPARTS ANNUELS.	NOMBRE DE PLACES OFFERTES À CHACQUE DÉPART.	NOMBRE TOTAL DE PLACES PAR AN.	NOMBRE DE KMS PARCOURS PAR VOYAGE.	NOMBRE TOTAL DE KMS PARCOURS.
		<i>Reports :</i>		524.140		53.545.170
Dames Réunies	Paris à Pantin	6.475	15	97.125	7	679.875
—	Pantin à Paris.....	6.475	15	97.125	7	679.875
Crats Mayer ..	Strasbourg-Haguenau ..	365	15	5.475	20	109.500
— ..	Haguenau-Strasbourg ..	365	15	5.475	20	109.500
Gerges.....	Strasbourg-Haguenau ..	365	15	5.475	20	109.500
—	Haguenau-Strasbourg ..	365	15	5.475	20	109.500
Schmultz	Strasbourg-Haguenau ..	365	15	5.475	20	109.500
—	Haguenau-Strasbourg ..	365	15	5.475	20	109.500
Gerges.....	Strasbourg-Haguenau ..	365	10	3.650	20	73.000
—	Haguenau-Strasbourg ..	365	10	3.650	20	73.000
Gost Lapp....	Strasbourg à Brumath ..	365	4	1.460	15	21.900
—	Brumath à Strasbourg ..	365	4	1.460	15	21.900
Mayer Schüch ..	Strasbourg à Brumath ..	365	9	3.285	15	49.275
—	Brumath à Strasbourg ..	365	9	3.285	15	49.275
Spach.....	Strasbourg-Bouxvillers ..	365	15	5.475	25	136.875
—	Bouxvillers-Strasbourg ..	365	15	5.475	25	136.875
Gretz.....	Strasbourg à Saverne ..	365	12	4.380	40	175.200
—	Saverne à Strasbourg ..	365	12	4.380	40	175.200
Lipmann.....	Strasbourg à Metz.....	365	16	5.840	170 (1)	992.800
—	Metz à Strasbourg.....	365	16	5.840	170 (1)	992.800
Henry	Strasbourg à Nancy ..	365	16	5.840	170	992.800
—	Nancy à Strasbourg ..	365	16	5.840	170	992.800
Palilus.....	Strasbourg à Nancy ..	185	16	2.960	170	503.200
—	Nancy à Strasbourg ..	185	16	2.960	170	503.200
Berrurier.....	Lunéville à Nancy ..	365	15	5.475	34	186.150
—	Nancy à Lunéville ..	365	15	5.475	34	186.150
Scandel.....	Lunéville à Nancy ..	365	15	5.475	34	186.150
—	Nancy à Lunéville ..	365	15	5.475	34	186.150
Demanze.....	Lunéville à Blâmont ..	185	8	1.480	30	44.400
—	Blâmont à Lunéville ..	185	8	1.480	30	44.400
Pothair	Nancy à Colmar	365	6	2.190	150	328.500
—	Colmar à Nancy	365	6	2.190	150	328.500
Doisnes et Desbames	Nancy à Rosières.....	365	3	1.095	24	26.280
—	Rosières à Nancy.....	365	3	1.095	24	26.280
Henry et Gamy	Nancy à Châlons.....	365	16	5.840	170	992.800
—	Châlons à Nancy.....	365	16	5.840	170	992.800
Robert et Claudel	Nancy à Toul.....	730	16	11.680	28	327.040
—	Toul à Nancy.....	730	16	11.680	28	327.040
Bernier- Jauconnes	Nancy à Pt-à-Mousson ..	1.825	10	18.250	19	346.750
—	Pt-à-Mousson à Nancy ..	1.825	10	18.250	19	346.750
Braun et C ^{ie} ..	Nancy à Metz	1.095	16	17.520	48	840.960
—	Metz à Nancy	1.095	16	17.520	48	840.960
Messageries royales	Metz à Nancy	365	16	5.840	48	280.320
—	Nancy à Metz	365	16	5.840	48	280.320
Messageries générales	Metz à Nancy	365	15	5.475	48	262.800
—	Nancy à Metz	365	15	5.475	48	262.800
—	Metz à Nancy	182	15	2.730	48	131.040
—	Nancy à Metz	182	15	2.730	48	131.040
<i>A reporter :</i>				983.120		69.358.400

(1) Distance Nancy-Strasbourg.

RAISON SOCIALE DES ENTREPRISES.	SERVICE ASSURÉ.	NOMBRE DE DÉPARTS ANNUELS.	NOMBRE DE PLACES OFFERTES À CHAQUE DÉPART.	NOMBRE TOTAL DE PLACES PAR AN.	NOMBRE DE KMS PARCOURUS PAR VOYAGE.	NOMBRE TOTAL DE KMS PARCOURUS.
		<i>Reports</i>		983.120		69.358.400
Van Gend et C ^{ie}	Metz à Nancy.....	365	15	5.475	48	262.800
	Nancy à Metz.....	365	15	5.475	48	262.800
Dondaine.....	Metz à Nomény-Nancy	182	10	1.825	48	87.600
.....	Nancy-Nomény à Metz	182	10	1.825	48	87.600
Barthelemy....	Metz à Pt-à-Mousson .	365	11	4.015	29	116.435
—	Pt-à-Mousson à Metz .	365	11	4.015	29	116.435
Heymonet....	Metz à Pt-à-Mousson .	365	12	4.380	29	127.020
—	Pt-à-Mousson à Metz .	365	12	4.380	29	127.020
Oriot et Nemer	Pt-à-Mousson à Nancy	365	15	5.475	19	104.025
—	Nancy à Pt-à-Mousson	365	15	5.475	19	104.025
Oster aîné....	Pt-à-Mousson à Nancy	365	15	5.475	19	104.025
.....	Nancy à Pt-à-Mousson	365	15	5.475	19	104.025
Lemoine	Pt-à-Mousson à Nancy	365	12	4.380	19	83.220
—	Nancy à Pt-à-Mousson	365	12	4.380	19	83.220
Le Courrier....	Pont-à-Mousson à Toul	365	6	2.190	19 (1)	41.610
— ...	Toul à Pont-à-Mousson	365	6	2.190	19 (1)	41.610
Braun et C ^{ie} , de Metz	Metz à Bar-le-Duc....	182	6	1.092	48 (2)	52.416
	Bar-le-Duc à Metz....	182	6	1.092	48 (2)	52.416
Gaillot, de	Metz à Jouy.....	365	6	2.190	10	21.900
Jouy	Jouy à Metz.....	365	6	2.190	10	21.900
Becker, de	Metz à Jouy.....	365	9	3.285	10	32.850
Jouy	Jouy à Metz.....	365	9	3.285	10	32.850
Messageries royales	Metz à Strasbourg....	182	16	2.912	48 (3)	139.776
	Strasbourg à Metz....	182	16	2.912	48 (3)	139.776
Messageries générales	Metz à Strasbourg....	182	16	2.912	48 (3)	139.776
	Strasbourg à Metz....	182	16	2.912	48 (3)	139.776
Jean Pierre (Courrier)	Metz-Moyenvic à Sarrebouurg	365	5	1.825	48 (3)	87.600
— ..	Sarrebouurg à Moyenvic-Metz	365	5	1.825	48 (3)	87.600
Lacour, de	Metz à Thiaucourt....	52	6	312	17	5.304
Thiaucourt	Thiaucourt à Metz....	52	6	312	17	5.304
Naudin, de	Metz à Bayonville....	156	8	1.248	17	21.148
Bayonville	Bayonville à Metz....	156	8	1.248	17	21.148
Ismar, messa- ger de Gorze	Gorze à Metz.....	182	5	910	16	14.560
	Metz à Gorze.....	182	5	910	16	14.560
Lemoine, mes- sager de Gorze	Metz à Gorze.....	156	9	1.404	16	22.464
	Gorze à Metz.....	156	9	1.404	16	22.464
Baudouin, mes- sager d'Ance	Metz à Ars.....	730	9	6.570	10	65.700
	Ars à Metz.....	730	9	6.570	10	65.700
Coyon frères..	Metz à Châlons.....	365	14	5.110	170	868.700
— ..	Châlons à Metz.....	365	14	5.110	170	868.700
Soze et C ^{ie} ..	Metz à Bar-le-Duc....	365	8	2.920	90	262.800
— ..	Bar-le-Duc à Metz....	365	8	2.920	90	262.800
Misnel	Ligny à Bar-le-Duc....	365	4	1.460	12	17.520
—	Bar-le-Duc à Ligny....	365	4	1.460	12	17.520
<i>A reporter :</i>				1.117.850		74.716.898

(1) Compté pour Pont-à-Mousson—Frouard. — (2) Compté pour Metz—Frouard. —

(3) Distance Metz-Frouard.

RAISON SOCIALE DES ENTREPRISES.	SERVICE ASSURÉ.	NOMBRE DE DÉPARTS ANNUELS.	NOMBRE DE PLACES OFFERTES À CHAQUE DÉPART.	NOMBRE TOTAL DE PLACES PAR AN.	NOMBRE DE KMS PARCOURUS PAR VOYAGE.	NOMBRE TOTAL DE KMS PARCOURUS.
		<i>Reports :</i>		1.117.850		74.716.898
Hammers	Revigny à Bar-le-Duc.	365	5	1.825	12	21.900
—	Bar-le-Duc à Revigny.	365	5	1.825	12	21.900
Schultz	St-Mihiel à Bar-le-Duc	365	6	2.190	30	65.700
—	Bar-le-Duc à St-Mihiel	365	6	2.190	30	65.700
Nicolas.....	Commercy-Bar-le-Duc	365	5	1.825	40	73.000
—	Bar-le-Duc-Commercy	365	5	1.825	40	73.000
Cuminet.....	Ligny à Bar-le-Duc...	365	9	3.285	12	39.420
—	Bar-le-Duc à Ligny...	365	9	3.285	12	39.420
Jaumist.....	Châlons à Vitry.....	730	10	7.300	38	277.400
—	Vitry à Châlons.....	730	10	7.300	38	277.400
—	Châlons à Vitry.....	730	9	6.570	38	249.660
—	Vitry à Châlons.....	730	9	6.570	38	249.660
Courrier des	Vitry à Châlons.....	365	2	730	38	27.740
dépêches	Châlons à Vitry.....	365	2	730	38	27.740
Coyon	Châlons à Épernay...	730	10	7.300	50	365.000
—	Épernay à Châlons...	730	10	7.300	50	365.000
Toulouse et C ^{ie}	La Ferté-sous-Jouarre à Château-Thierry	365	7	2.555	35	89.425
—	Château-Thierry à La Ferté-sous-Jouarre	365	7	2.555	35	89.425
Service des	La Ferté-sous-Jouarre à Meaux	365	6	2.190	23	50.370
dépêches						
Voitures en	Paris-Sézanne-Nancy- Strasbourg	300	3	900	505	454.500
—	Paris-Rheims-Metz...	500	3	1.500	350	525.000
Messageries...	Paris - Rheims - Sedan-					
— ...	Mézières	»	18	51.588	140	7.222.320
	Rheims-Sedan-Paris..	»	18			
Bateaux-	Meaux à La Ferté-sous-					
Postes	Jouarre	365	15	5.475	23	126.000
Bateaux à	Nancy à Metz	1.460	40	58.400	48	2.803.200
vapeur						
Voitures en	Entre Paris et Meaux	»	»	2.400	50	120.000
—	Entre Meaux et Châlons	»	»	1.800	140	252.000
—	Entre Nancy et Strasbourg	»	»	2.700	150	405.000
—	Entre Châlons, Nancy et Metz	»	»	2.000	170	340.000
Malle-Poste...	Paris à Strasbourg....	»	»	1.500	505	757.500
— ...	Paris à Forbach.....	»	»	1.500	390	585.000
Voitures	Alsace-Allemagne-					
diverses	Paris	»	»	35.000	505	17.675.000
TOTAUX...				1.351.963		108.451.278

En admettant que les parcours du chemin de fer, tel qu'il était projeté, correspondissent exactement aux parcours de l'ancien régime routier, et l'approximation qu'on cherche permet cette hypothèse, le chiffre de 108.451.278 représente le nombre de kilomètres parcourus par les places de voyageurs des services de voitures publiques et des voitures particulières desservant ou empruntant la région de l'Est. Comment en dégager forfaitairement le nombre de kilomètres parcourus réellement, c'est-à-dire le trafic ancien? Les rédacteurs de la statistique y aboutissaient par un abattement de 1/3, ce qui réduisait à 72.000.000 environ le nombre de kilomètres parcourus effectivement dans l'intervalle compris entre Paris, Metz et Strasbourg, évaluation vraisemblable sans doute, mais qui n'est susceptible d'aucun contrôle. Ce contrôle, cependant, on peut en rechercher la matière dans le second des deux états dont on vient de citer le premier.

Cet état est intitulé : *Chemin de fer de Paris à Strasbourg par la vallée de la Marne, mouvement des voyageurs et des marchandises en 1842* ; mais aucune indication ne précise sur quelles bases repose cette statistique, de sorte qu'on en est réduit à lui faire confiance sans être à même de la discuter. Son intérêt réside dans la décomposition qu'elle présente des différents parcours répartis en sept grandes divisions : Paris-Château-Thierry, Château-Thierry-Châlons, Châlons-Bar-le-Duc, Bar-le-Duc-Nancy, Nancy-Strasbourg, Epernay-Reims, Frouard-Metz, avec, dans chaque division, un classement systématique des parcours partiels et des parcours à distance entière.

Voici d'abord le trafic des voyageurs :

A. *Paris-Château-Thierry* :

	Voyageurs	Kil.	Kil.
Environs de Paris	42.260	12	507.120
De Paris à Villeparisis (1)	5.575	22	122.650
— à Claye	2.698	26	70.148
— à Meaux, par la route	62.650	42	5.191.200
— à Meaux, par le canal	54.000		
— à Meaux, allant à Sézanne ...	6.950		
— à la Ferté-sous-Jouarre.....	7.360	64	471.040
A reporter.....			6.362.158

(1) Et en revenant. La même observation est évidemment à répéter pour chaque article.

	Voyageurs	Kil.	Kil.
Report....			6.362.158
De Paris à Château-Thierry	11.570		
— allant à Épernay	8.450		
— à Château-Thierry allant à Rheims, Mézières et Sedan.	21.900		
— allant à Mareuil	72		
— allant à Châlons	9.490	93	12.942.996
— allant à Bar-le-Duc	9.490		
— allant à Nancy	16.900		
— allant à Metz	21.900		
— allant à Strasbourg	21.900		
— allant à Strasbourg	17.500		
De La Ferté-s.-Jouarre à Ch.-Thierry	1.488	29	43.152
De Paris à Meaux, allant à Coulom- miers et Crécy	26.280	42	1.103.760
De Paris à Annet, près Claye, allant à Lagny	29.200	28	817.600

B. *Château-Thierry-Châlons :*

Château-Thierry-Épernay :			
— venant de Paris	8.450		
— allant à Rheims, Mézières, Sedan	21.900	47	1.426.450
— allant à Mareuil	72	52	3.744
— allant à Châlons	9.490		
— allant à Bar-le-Duc	9.490		
— allant à Nancy	16.900	79	7.677.220
— allant à Metz	21.900		
— allant à Strasbourg	21.900		
— allant à —	17.500		
De Château-Thierry à Charly	789	12	9.468
D'Épernay à Châlons-sur-Marne	9.580	32	306.560

C. *Châlons-sur-Marne-Bar-le-Duc :*

De Châlons à Bar, venant de Paris ...	9.490		
— allant à Nancy	16.900		
— allant à Metz	21.900	78	6.839.820
— allant à Strasbourg	21.900		
— — —	17.500		
Vitry-le-François-Sermaize	1.080	26	28.080
Sermaize-Bar-le-Duc	600	22	13.200
Châlons-Vitry-le-François	12.937	30	388.110
Châlons à Bar, allant à Nancy	6.892	78	537.576

D. *Bar-le-Duc-Nancy :*

Bar-le-Duc-Nancy, venant de Paris..	16.900		
— et allant à Metz	21.900		
— et allant à Strasbourg	21.900	100	8.509.200
— — —	17.500		
Bar-le-Duc-Nancy, venant de Châlons	6.892		

A reporter..... 47.009.094

	Voyageurs	Kil.	Kil.
Report....			47.009.094
Bar-le-Duc-Ligny	8.850	16	158.400
Bar-le-Duc-Gondrecourt.....	1.050		
Toul-Nancy	13.451	32	430.432

E. Nancy-Strasbourg :

Nancy-Strasbourg, venant de Paris ..	21.900	149	5.870.600
— — —	17.500		
Nancy-Rozières	1.404	16	22.464
Nancy-Lunéville	16.168	29	468.872
Nancy-Strasbourg	11.979	149	1.967.545
Nancy-Colmar, par Phalsbourg	1.226		
Saverne-Haguenau	1.404	25	35.100
Saverne-Strasbourg	8.968	43	385.624
Strasbourg-Metz, par Nancy	4.672	149	696.128
Strasbourg-Haguenau	26.803	18	482.454
Strasbourg-Bouxwillers	1.401	22	30.822

F. Epernay-Rheims :

Épernay-Rheims, venant de Paris...	7.788	35	1.805.580
— allant à Mézières-Sedan	43.800		

G. Nancy-Metz :

Metz-Strasbourg	11.680	50	2.534.000
Nancy-Metz, par bateaux	39.000		
Total général			61.897.115

Ainsi, cette seconde statistique fondée, tout au moins en principe, sur les parcours réels, aboutit à très peu près, en ce qui concerne le nombre de kilomètres parcourus, aux mêmes résultats que ceux obtenus d'après la formule forfaitaire. La solution qu'elle donne serait plutôt au-dessous de la vérité, car elle ne tient pas compte de parcours locaux dont fait état la première. Il faudrait donc admettre, d'après les données de ces deux travaux que viennent recouper d'ailleurs des indications éparses dans les mémoires d'ingénieurs, les rapports des chambres de commerce, les annuaires départementaux, que la circulation sur les routes qui conduisaient de Paris en Allemagne était annuellement de 60 à 70.000.000 de kilomètres. En ce qui concerne le nombre de voyageurs, les deux statistiques diffèrent plus sensiblement. Le retranchement du tiers des places dans la première statistique donne 900.000 voyageurs, alors que le dépouillement des parcours de la seconde n'en produit que 620.000, chiffre sans doute trop faible pour la raison que l'on vient de dire, mais qui, même majoré, ne monterait pas à beaucoup plus de 700.000. Il est vrai qu'il ne s'agit là que d'approximations que les contemporains eux-mêmes, faute de concentration dans l'industrie des transports,

ont été incapables de renfermer dans des limites précises et qu'on donne ici pour fixer les idées.

2° — CIRCULATION DES MARCHANDISES

Pour les marchandises, on ne possède pas le moyen de contrôle dont on dispose à l'égard de la circulation des voyageurs : le nombre des places offertes. On en est réduit à s'en tenir uniquement aux chiffres donnés par l'état de 1842 et de les accepter tels qu'ils sont. Voici ces chiffres :

Paris-Château-Thierry :

	Tonnes	Kil.	Kil.
Par diligences.			
Paris-Villeparisis, Claye et autres lieux	550	20	11.000
Paris-Meaux	650	42	27.300
Paris-Château-Thierry	260	93	328.290
— allant à Épernay, Reims, Mézières, etc	750		
— allant à Châlons	360		
— allant à Bar-le-Duc	260		
— allant à Nancy et Metz	1.050		
— allant à Strasbourg	850		
Roulage accéléré.			
Paris-Château-Thierry,			
— allant à Châlons	730	93	1.948.350
— allant à Nancy-Metz	16.570		
— allant à Strasbourg	3.650		
Roulage ordinaire.			
Paris et lieux voisins	10.500	20	210.000
Paris et Meaux	15.500	42	651.000
Paris-La Ferté-s-Jouarre et Ch-Thierry	4.600	80	368.000
— allant à Épernay-Reims-Sedan.	24.800	93	12.778.200
— allant à Châlons	11.600		
— allant à Verdun.....	9.500		
— allant à Bar-le-Duc, St-Dizier..	14.500		
— allant à Nancy	22.600		
— allant à Metz	25.800		
— allant à Strasbourg.....	28.600		

Château-Thierry-Châlons :

Diligences.			
Château-Thierry-Épernay, venant de Paris, allant à Reims	750	47	35.250
Ch-Thierry-Châlons, venant de Paris.	360	79	199.080
— allant à Bar-le-Duc	260		
— allant à Nancy-Metz	1.050		
— allant à Strasbourg	850		
Épernay-Châlons	47	32	1.504
A reporter			16.557.974

	Tonnes	Kil.	Kil.
Report.....			16.557.974
Roulage accéléré.			
Ch-Thierry-Châlons, venant de Paris.	730	79	1.655.050
— allant à Nancy et Metz	16.500		
— allant à Strasbourg	3.650		
Roulage ordinaire.			
Château-Thierry-Épernay, venant de Paris, allant à Reims, etc. . .	28.800	47	1.353.600
Château-Thierry-Châlons venant de Paris.....	11.600	79	8.895.400
— allant à Verdun, Ste-Menehould.	9.500		
— allant à Bar-le-Duc, St-Dizier..	14.500		
— allant à Nancy	22.600		
— allant à Metz	25.800		
— allant à Strasbourg	28.600	32	115.200
Épernay-Châlons.....	3.600		

Châlons-Bar-le-Duc :

Diligences.			
Châlons-Bar-le-Duc, venant de Paris .	260	78	172.848
— allant à Nancy-Metz	1.050		
— allant à Strasbourg	850		
— allant à Nancy	56		

Roulage accéléré.

Châlons-Bar-le-Duc, venant de Paris,		78	1.634.100
— allant à Metz	16.570		
— allant à Strasbourg	3.650		
— allant à Nancy	730		

Roulage ordinaire.

Châlons-Bar-le-Duc, venant de Paris,		78	7.425.600
— allant à Saint-Dizier	14.500		
— allant à Nancy	22.600		
— allant à Metz	25.800		
— allant à Strasbourg	28.600		
Châlons-Bar-le-Duc, allant à Nancy.	3.700		

Bar-le-Duc-Nancy :

Diligences.

Bar-Nancy, venant de Paris, allant à Metz	1.050	100	195.600
— allant à Strasbourg	850		
Bar-Nancy, venant de Châlons, allant à Strasbourg	56	32	1.120
Toul-Nancy.....	35		

A reporter..... 38.006.492

	Tonnes	Kil.	Kil.
Report.....			38.006.492
Roulage accéléré.			
Bar-Nancy, venant de Paris, allant à Metz.....	16.570	100	2.095.000
— allant à Strasbourg.....	3.650		
Bar-Nancy, venant de Châlons, al- lant à Strasbourg.....	730		
Roulage ordinaire.			
Bar-Nancy venant de Paris.....	22.600	100	8.070.000
— allant à Metz.....	25.800		
— allant à Strasbourg.....	28.600		
Bar-Nancy, venant de Châlons, allant à Strasbourg.....	3.700		
Nancy-Strasbourg :			
Diligences.			
Nancy-Strasbourg, venant de Paris..	850	149	164.496
Nancy-Strasbourg	219		
— allant à Colmar	35		
Nancy-Lunéville	42	29	1.218
Roulage accéléré.			
Nancy-Strasbourg, venant de Paris .	3.650	149	870.160
— allant à Colmar	2.190		
Roulage ordinaire.			
Nancy-Strasbourg, venant de Paris.	28.600	149	4.261.400
Nancy-Lunéville	2.600	29	75.400
Nancy-Strasbourg	8.500	149	1.266.500
Total général			54.810.666

D'après cette statistique, le mouvement des marchandises entre Paris et Strasbourg aurait atteint près de 55.000.000 de kilomètres, pour un tonnage transporté de moins de 212.500 tonnes. Il est évident, aux termes de la statistique même, que ce chiffre ne comprend que les transports comblant des distances relativement longues. Il faudrait y ajouter tout le roulage local que rien n'indique. On arriverait par là à un résultat serrant de plus près la vérité.

Ainsi, l'ingénieur en chef COLLIGNON (1) écrit que d'un comptage opéré pendant trois mois sur la route dans le département de la Meurthe en 1844, parallèlement au canal de la Marne au Rhin alors en construction, était résultée, abstraction faite du trafic tout local, une circulation de 188.580 tonnes sur une longueur de 57 kil. 190. Or, la statistique précé-

(1) 182, 115.

dente ne donne entre Nancy et Strasbourg qu'un trafic total de 42.000 tonnes au maximum. Mais on ne sait comment ce chiffre de 188.580 tonnes a été obtenu. Rien ne dit non plus s'il comprend uniquement des transports appartenant à la direction Est-Ouest. Enfin, les calculs par quoi l'ingénieur en chef COLLIGNON l'étend à distance entière sont proprement fantaisistes et ne sont pas faits pour garantir l'exactitude du décompte initial.

On en dira de même de la statistique suivante, qui tend à présenter un tableau du roulage sur la route de Nancy à Metz en 1839. Ici les observations ont été faites d'une manière plus sérieuse : une semaine par mois pendant toute l'année, jour et nuit; mais le nombre des tonnes transportées a été calculé forfaitairement d'après le nombre de colliers décomptés en affectant à chaque collier une charge de 750 kilos, soit 275 tonnes à l'année.

NATURE DE LA MARCHANDISE.	ORIGINE.	DESTINATION.	NOMBRE DE CHEVAUX PAR JOUR.	CHARGE PAR CHEVAL A L'ANNÉE.	POIDS DES MAR- CHANDISES.
VOITURES NON BACHÉES :					
Houille.	Sarrebrück	Forges de la Meuse et de la Haute- Marne	46	275	12.600
Charbon de bois.	Forêts voisines.	Metz	2	—	550
Bois	—		6	—	1.650
Céréales.	Environs de Metz.	Départements Mo- selle, Hte-Marne.	17	—	4.700
Liquides.	Vignobles : Moselle, Meurthe.	Metz	21	—	5.800
Matériaux de construction.	Circulation locale en sens divers.		11	—	3.000
Fer ou fonte.	Forge de la Mo- selle	Pont-à-Mousson... Nancy.....	9	—	2.500
Transports divers.	Circulation moyenne sur toute la route		36	—	9.900
			148		40.700

VOITURES DE ROULAGE BACHÉES :

Metz-Nancy, le Midi, et vice-versa.	43	—	11.800
Mouvement total	191		52.500

Ce chiffre est d'ailleurs plus près de la vérité que le chiffre induit par COLLIGNON du comptage fait dans la Meurthe.

La même observation s'impose pour les autres routes. On a trouvé un relevé du mouvement des voitures à Troyes (1), suivant lequel le trafic en transit par cette ville aurait atteint 1.800 colliers traînant un poids total de 1.202 tonnes par jour, soit 438.000 tonnes à l'année ; la seule route 19 compte sur ce total pour 250 colliers par jour, ce qui lui assigne un trafic d'au moins 62.500 tonnes.

On ne peut donc donner de chiffres qu'à titre d'indication. On n'en saurait tirer aucune conclusion sérieuse en raison soit de leur incertitude quand ils ont un caractère général, soit de leur faible portée quand ils sont quelque peu précis. Dans la mesure où l'on est en droit d'exprimer un sentiment sur une pareille question, il semble que ce soit, en ce qui concerne la route de Strasbourg, le chiffre de 200 à 250.000 tonnes auquel il vaille mieux se tenir. C'est d'ailleurs ce chiffre qui a servi de base aux évaluations qui ont étayé les textes législatifs consacrés au chemin de fer. Sans en tirer d'autres conclusions, on notera simplement combien ce trafic, même affecté d'un coefficient qui en augmenterait sensiblement l'importance, reste faible. C'est un signe de plus de cet état d'anémie économique dont on a signalé plus haut bien d'autres indices et que seule l'infusion vivifiante d'une circulation plus rapide et surtout moins coûteuse était susceptible de vaincre.

3° — COMPARAISON DU TRAFIC DES ROUTES FRANÇAISES

On a cherché à comparer cette circulation avec celles des autres routes rayonnant des grandes villes de province vers Paris : celle de Lyon, celle de Bâle, celle de Lille. Mais on n'a pas trouvé d'éléments d'appréciation analogues. Il eût fallu en effet mettre la main sur des documents similaires. Peut-être des recherches approfondies y eussent-elles conduit, mais elles auraient singulièrement débordé le programme d'exploration nécessaire à cette étude sans être d'ailleurs assurées du succès.

Une brochure (2), qu'on aura dans la suite l'occasion de citer à propos des études du chemin de fer de Lyon, donne les produits des contributions indirectes sur les messageries pour les principales routes de France ; on devrait pouvoir théoriquement en tirer des éléments de comparaison.

(1) 230, 23. — (2) 222.

Il ressort de cet état (1) que la route de :

	fr.	c.	Soit	fr.	c.
			par lieue		
Paris à Lyon, de 120 lieues, produisit en 1833.....	430.187	37	—	3.584	55
Celle du Havre, de 53 lieues 1/2.....	170.186	36	—	3.181	06
Celle de Calais, de 66 lieues 3/4 ...	174.568	27	—	2.615	22
Celle de Lille, de 59 lieues	123.697	57	—	2.249	11
Celle de Nantes, de 102 lieues	213.924	45	—	2.097	29
Celle de Caen, de 55 lieues	115.734	46	—	2.084	30
Celle de Strasbourg, de 121 lieues 1/4	203.801	58	—	1.680	83
Celle de Bordeaux, de 155 lieues 1/2 .	187.944	32	—	1.208	64
Celle de Toulouse, de 130 lieues ...	149.349	46	—	329	72
Celle de Lyon-Marseille, 87 lieues 1/2	66.648	30	—	761	60
Celle de Paris à Brest, de 150 lieues 1,2	109.399	46	—	726	90
Celle de Besançon, de 98 lieues	62.902	75	—	641	88

On ne sait où ces renseignements ont été puisés. Ils sont donnés comme officiels et l'on n'a aucune raison de le contester. On se bornera simplement à faire remarquer que si l'on peut parler de la route de Lyon, de celles du Havre, de Nantes ou de Bordeaux, on ne peut en dire autant de la route de Strasbourg, mais des routes de l'Allemagne. On l'a vu, la route de Strasbourg était triplée de Paris à Vitry-le-François; elle était doublée à partir de Châlons par la route de Metz. La route de Reims ne peut en être distinguée pour les évaluations du trafic dont bénéficiera le chemin de fer. Il y a là une disposition en éventail des voies de communication dont il faut tenir compte dans ces sortes d'appréciations. L'auteur de la brochure qu'on a citée ne s'en est pas préoccupé. Pour intéressante qu'elle soit, la statistique qu'il donne ne peut donc servir de base à une comparaison des voies de communication vers l'Allemagne avec leurs voisins du Nord, du Sud ou de l'Ouest, qui ne présentent pas le même système de ramifications.

4° — LES ENTREPOTS DE LA VILLETTE

Pour terminer ce tableau de la circulation intérieure dans la région de l'Est, il est indispensable de jeter un coup d'œil sur l'antenne commerciale que Paris étendait déjà vers cette région, où la capitale avait ses entrepôts, ses entreprises de roulage, ses établissements commerciaux pour ses rapports avec l'Est; cette antenne était l'agglomération de la Villette. Cette importance particulière d'avant-port économique de la

(1) Comme un rapide calcul permettra de s'en rendre compte, le décompte de cet état est approximatif. Il est complètement faux pour la route de Toulouse où il faudrait lire 1.102 fr. 50 au lieu de 329 fr. 72.

capitale vers l'Allemagne le petit village de la Villette le tenait de sa position privilégiée au point de jonction des trois canaux de l'Ourcq, de Saint-Martin et surtout de Saint-Denis. Par là, il était apte à recevoir tous les arrivages venant du Nord par l'Oise ou l'Aisne, du Havre et de Bourgogne par la Seine. Il était en même temps placé sur les routes traditionnelles qui, par la vallée de la Marne ou les plateaux de la Brie, conduisaient à Paris les produits des Allemagnes, de la Lorraine, des Vosges, de l'Alsace, de la Champagne et de la Brie. Grâce à cette situation, la Villette était l'intermédiaire obligé de tout le mouvement commercial dont Paris était le centre naturel et que la capitale distribuait vers les pays du Nord et de l'Est.

Les arrivages de la Villette par la voie d'eau (1), sont annuellement de 780.000 tonnes, dont près de 100.000 entrent immédiatement à Paris, 680.000 seulement restant en entrepôt. Sur ce total, 350.000 tonnes sont constituées par des charbons, du bois de chauffage et des bois à œuvre; 5.000 tonnes de charbon de bois sont dirigées sur la Brie pour alimenter les usines de cette contrée. La Villette voit passer 18.000 tonnes constituées par du vin de Champagne à destination du Havre (2).

Par contre, elle expédie sur la Brie 4.000 tonnes de vins de Bourgogne et de la Loire, 3.000 tonnes d'huile de baleine du Havre, 3.000 tonnes d'eaux-de-vie du Midi venant par le Havre, 25.000 tonnes de cotons bruts dont 10.000 pour la Suisse, 1.100 pour l'Autriche, 3.000 pour Mulhouse, 1.200 pour Troyes, le reste en partie pour Paris, en partie pour les centres moins importants de l'Est. Sur 25.000 tonnes de sucre reçues, 4.000 entrent dans Paris, mais 20.000 prennent la direction de l'Est; 10.000 tonnes de mélasses viennent en outre du Nord, du Havre et de Rouen pour la même destination. Plus de 30.000 tonnes de fer arrivent à la Villette, en provenance de la Marne et de la Haute-Marne; 8.000 tonnes de poteries, faïences, porcelaines pour le Havre et le Nord, 2.500 tonnes de salaisons et comestibles à destination de l'Alsace; et la Lorraine restitue de son côté en jambons, lards, viandes salées ou fumées pour le Havre et le Nord 2.000 tonnes au moins; 2.000 tonnes de bois de campêche et autres bois de teinture sont expédiées pour l'Est qui envoie de son côté 6.000 tonnes d'oignons brûlés pour l'exportation d'outre-mer.

(1) 1319. — (2) Ce chiffre comprend évidemment les emballages qui peuvent sextupler le poids du liquide. Chaque bouteille de champagne comporte actuellement pour 600 grammes de liquide, 1.200 grammes de verre et 1.800 grammes d'emballage.

Ainsi, près de 100.000 tonnes transitent par la Villette. Le transport en est principalement effectué par des entreprises installées à la Villette même. Sans parler des départs irréguliers, le roulage régulier sur la ligne de Strasbourg, assuré par la Villette, porte sur 117 tonnes par jour, soit 42.700 tonnes à l'année.

On conçoit que ce mouvement ait groupé autour de la Villette un nombre important de fabriques et d'usines : 8 raffineries de sucre, 8 fabriques de produits chimiques, 10 fabriques d'allumettes et de préparation de bois pour les allumettes chimiques et autres, 1 papeterie mécanique, 2 vermicelleries, 2 fabriques de dextrine et de sirop de fécule, une forge à hauts-fourneaux traitant 3.500 tonnes de fonte et de vieux fer et produisant 2.600 tonnes de fers façonnés, 6 fabriques de savon, 2 scieries mécaniques, 2 fabriques de noir animal sans compter les distilleries d'huile, les entreprises d'apprêts et cylindrage d'étoffes, les fabriques de machines, balances, etc..., les fabriques d'oignons brûlés, de jouets en pâte de carton, de cristaux de fantaisie, d'émaux et imitations de pierres fines, etc., etc...

On s'est efforcé, au cours de cet exposé de l'activité économique de la région de l'Est sous l'empire des anciennes voies de communication, d'en faire ressortir les besoins en moyens de transport plus rapides. C'était en même temps en montrer les possibilités de développement. Ce qui frappe, dans le spectacle qu'elle offre, c'est à la fois la diversité et la richesse de ses ressources. Rien d'organique — à part l'insuffisance des communications naturelles — n'apparaît comme devant frapper de stérilité le labeur d'une population particulièrement disposée au travail sur les produits propres d'un sol riche et d'un sous-sol mieux favorisé encore. Tout concourt au contraire pour orienter la région entière, admirablement placée au croisement des grandes lignes de communication européennes, vers un avenir extrêmement brillant. Cette aptitude particulière à la production, ce sérieux et cette activité de la population, cette situation enfin au confluent des courants humains de la paix ou de la guerre, devaient, par nature, lui réserver une place éminente dans les projets et les discussions qui au début du second quart du XIX^e siècle marquèrent les origines des chemins de fer en France.

TITRE II

LES PREMIERS PROJETS DE CHEMIN DE FER DANS LA RÉGION DE L'EST

1825-1844

La période d'activité qui s'étend entre les années 1825 et 1841 est, dans la région de l'Est, particulièrement confuse. Pour beaucoup, les chemins de fer ne sont encore qu'une chimère. Pour les autres, les jugements et les appréciations sont faussés par l'état d'enfance où se trouve encore la technique. Le grandiose des aspirations se mêle à la petitesse dans la façon d'en voir l'exécution. Les grands intérêts, qui se manifesteront d'une manière si aiguë dans la période suivante, ont encore à se connaître eux-mêmes. Les données que fourniront les études techniques ne sont pas encore produites. On cherchera donc vainement entre les différentes parties de l'exposé qui va suivre le lien cohérent qui en assure l'homogénéité, bien que les faits aient été groupés de manière à assurer le plus de clarté possible dans le récit. Un premier chapitre essaiera de montrer la place du chemin de fer de l'Est dans les préoccupations saint-simoniennes et la réaction des idées saint-simoniennes sur les projets gouvernementaux. Viendront ensuite les études auxquelles les ingénieurs de l'Etat procédèrent de 1833 à 1838 soit dans la direction de Strasbourg, soit dans celle de Lyon. Un troisième chapitre suivra, où l'on examinera dans quelle mesure, dès l'origine, les populations de l'Est ont appelé et accueilli l'idée du chemin de fer. Les pages suivantes tenteront de marquer le rôle joué par la ligne de la frontière d'Allemagne dans les discussions parlementaires de 1837 à 1838, pour terminer, dans un dernier chapitre, sur les premiers symptômes de conscience que les grands intérêts locaux prennent enfin d'eux-mêmes dans les départements de l'Est à la veille des importants projets de 1842.

CHAPITRE PREMIER

LES SAINT-SIMONIENS. LES COMMUNICATIONS D'OUEST EN EST ET LES PREMIERS PROJETS DU GOUVERNEMENT

1825-1833

Dès l'origine de leur prédication, les saint-simoniens se sont montrés partisans des chemins de fer. En 1825, dans deux articles célèbres du *Producteur*, J. J. DUBOCHET (1) en prédisait le rôle économique et social. Mais ces articles ne sortaient pas du domaine des généralités. Ce ne fut que plus tard, au cours de leur grande campagne du *Globe* de 1831-1832, que les saint-simoniens apportèrent au public un programme concret.

Quelle était la place occupée dans ce programme par les chemins de fer à tracer dans l'Est de la France? La ligne maîtresse des saint-simoniens n'est pas celle de Strasbourg : celle autour de laquelle tout le système gravite, c'est la grande artère du Havre à Marseille, la grande ligne du Levant à laquelle le mysticisme saint-simonien prête une sorte de sortilège. « Il n'est personne, écrit Michel CHEVALIER dans le *Système de la Méditerranée* (2), qui, regardant la carte, n'ait rêvé quelque grande communication entre Marseille et Le Havre par Lyon et Paris. Le chemin de fer du Havre à Marseille sera comme un pont jeté au-dessus de la France pour le passage de la puissante Albion, de ses ingénieurs et de ses trésors ». Ce prestige, que la religion saint-simonienne aura prêté à la ligne de la Méditerranée, elle le conservera pendant toute la période où sera élaboré le réseau ferré de la France.

Mais cette hantise exercée par les mirages de l'Orient sur les imaginations romantiques de nos économistes une fois satisfaite, c'est la grande artère transversale de Nantes à Strasbourg qu'ils préconisent comme la voie la plus importante à procurer au pays après celle de la Méditerranée. Dans

(1) 151. — (2) 150, 137.

la *Politique Française* (1), Michel CHEVALIER donne le 30 mars 1832 le système général des chemins de fer à construire en France. On y trouve la ligne de Nantes à Mayence par Paris et Strasbourg avec son embranchement sur Metz citée après celle du Havre à Marseille par Paris et avant celle de Bayonne à Paris par Bordeaux. Charles DUVEYRIER, le 11 avril 1832 (2), en précisant le rôle à attribuer à l'armée dans l'outillage économique de la France, écrit de même : « Les enrôlements, exercices et évolutions relatifs à l'organisation pacifique des travailleurs commenceront sur quatre emplacements principaux qui serviront de points de départ aux quatre grandes voies qui, de Paris, conduiront au Havre, à Nantes, à Strasbourg et à Marseille », et il ajoute : « Le premier camp se formera sur les flancs de la Butte-Chaumont et le long du canal, et les travailleurs qui s'y réuniront auront sans cesse sous les yeux la présence de l'Europe orientale et seront exaltés par la joie et la gloire immortelle d'être les premiers messagers de paix et de porter enfin une main amie à l'Allemagne centrale qui nous tend les bras... » Au comble de l'exaltation, Henri FOURNEL, dans son *Adresse au Roi* du 13 avril 1832 (3), libelle comme suit l'ordonnance qui donnera à la France le réseau de ses communications essentielles :

« Cinquante jeunes ingénieurs traceront la grande ligne des chemins de fer du Havre à Marseille et de Strasbourg à Nantes. Les cadres sont ouverts dès ce jour pour enrôler tous les ouvriers qui se présenteront des divers points de la France. Neuf cents millions sont nécessaires pour cette entreprise... ».

Enfin, Michel CHEVALIER, dans le *Système de la Méditerranée*, après avoir décrit dans les termes magnifiques qu'on a cités plus haut la route du Levant et des Indes à travers la France, place immédiatement après le groupe des chemins « qui de Toulouse à Bordeaux, continueraient sur Paris par Orléans et qui, par Metz et Sarrebrück, aux inépuisables mines de houille, Mayence et Francfort, iraient tourner les Vosges et la Forêt Noire puis entrer en Allemagne et dont un embranchement rattacherait à Paris Mons, Bruxelles et Anvers ».

Ainsi les projets de la mystique saint-simonienne se raccordaient avec un sûr instinct à la réalité traditionnelle des choses pour réclamer l'établissement de chemins de fer le long des deux grandes voies internationales qui traversent le sol français : la voie du Nord au Sud, d'Angleterre aux portes du Levant, et la voie d'Ouest en Est, des rives de l'Océan aux

(1) 150, 34. — (2) *Ibid.*, 59. — (3) *Ibid.*, 75.

profondeurs de l'Allemagne. Avec ces conceptions, le chemin de fer de Strasbourg apparaît dès maintenant étroitement lié aux destinées du chemin de fer de Lyon et de Marseille.

Cette connexion subsistera pendant tout le cours des études de la ligne de Strasbourg : elle prendra même par moments



FIG. 10.

Les projets de Fournel
et le croisement des grandes voies
du transit européen

Tracé d'après Fournel

la forme d'une rivalité que l'exaspération des intérêts locaux pourra rendre extrêmement aiguë, rançon de l'attraction artificielle que Paris exerce sur notre système de communications. On a montré que le centre naturel d'éclatement des communications du Nord-Est de la France se trouve quelque part en Champagne : c'est là que géographiquement se croisent les grandes directions du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest. Que l'on déplace ce point arbitrairement vers l'Ouest, et l'on

est astreint à recourber d'autant l'artère qui vient du Sud en direction du Nord. C'est ainsi qu'actuellement encore les relations de Londres avec la Méditerranée s'établissent contre toute logique par Paris au lieu de le faire par Reims comme celles de Londres avec la Suisse.

Mais il pouvait y avoir une conciliation à tenter entre ces exigences : exigences naturelles des communications de la Champagne et exigence artificielle de leur déviation par Paris. Cette conciliation, Henri FOURNEL en eut l'intuition dès 1833.

Déjà en 1828 il avait montré en collaboration avec MARGERIN (1), la nécessité d'assurer à travers la Champagne une communication Nord-Sud par voie ferrée pour remédier à la carence des lignes de navigation intérieure qu'on a signalée précédemment ; il avait préconisé un chemin de fer qui, de Gray sur la Saône, serait remonté jusqu'à Verdun sur la Meuse : en assurant la communication naturellement interrompue des deux bassins de la Meuse et du Rhône cette relation eût ouvert leurs débouchés aux produits du Sud vers le Nord et aux produits du Nord vers le Midi. Ainsi établie à travers la Champagne, elle eût garanti en même temps au bassin métallurgique de la Haute-Marne le combustible indispensable non seulement à son développement, mais à son existence elle-même. Un chemin de fer, en effet, qui aurait longé la vallée de la Marne dans la partie où elle présente l'orientation Sud-Nord, eût conduit les houilles de Saint-Etienne au cœur du bassin métallurgique.

Dès lors le chemin de fer de Gray à Verdun ne pouvait-il être efficacement utilisé pour le passage de la ligne de Paris à Lyon ? Sans aucun doute, répondait FOURNEL ; ce qu'il s'agissait de construire, en effet, à ses yeux, ce n'était pas la ligne la plus directe, mais celle qui offrait le plus grand nombre de combinaisons propres à la distribution des communications : « c'est rétrécir singulièrement le problème, écrivait-il, que de ne regarder aujourd'hui que Marseille et le Havre ; il faut avoir constamment sous les yeux les lignes qui devront être rattachées immédiatement à celle-là, et, en particulier, la ligne depuis si longtemps désirée entre le Havre et Strasbourg (2) ».

Par l'intermédiaire d'un chemin de fer qui, de Paris à Lyon emprunterait la vallée de la Marne avec deux embranchements partant de Saint-Dizier, l'un sur Strasbourg et l'autre sur Verdun, on établissait du même coup la communication entre

(1) 156. — (2) 154.

la Méditerranée et l'Océan, la communication entre la Méditerranée et la mer du Nord, la communication entre Le Havre et l'Allemagne.

A ceux qui objectaient que c'était allonger le parcours entre Paris et Lyon, il répondait que c'était raccourcir le trajet de Paris à Strasbourg, et il résumait ainsi son système (1) :

« 1° Se proposer de suivre la ligne la plus courte est une idée secondaire ;

2° A ne considérer que Marseille et le Havre, la direction indiquée allonge de 12 lieues un trajet de 300 lieues ;

3° Si au lieu de considérer seulement deux points on en prend trois : Marseille, le Havre, Strasbourg, le développement du chemin de fer par la Marne est plus court qu'aucun autre ;

4° La direction du Sud au Nord est celle qui est la plus dépourvue de moyens de communications ;

5° Le tracé indiqué ne présente aucune difficulté grave quant aux pentes et aux percements ;

6° L'adoption de ce tracé modifie pour la perfectionner l'industrie du fer dans les contrées de la France où cette industrie a reçu le plus d'extension ; conséquences :

1° abaissement des tarifs de douanes ;

2° débouchés ouverts sans inconvénients à nos vins ;

3° débouchés des mines de Saint-Etienne ;

7° Enfin, le tracé ne fait aucune concurrence à aucun des canaux existant. »

Telle était la thèse de FOURNEL. Elle répondait à la question préalable qui aurait dû être posée à la base de la politique ferroviaire du pays : « Quel était le chemin de fer qu'il fallait premièrement construire pour servir les intérêts industriels les plus nombreux et les plus urgents, et, en même temps, former le tronc auquel il serait le plus facile d'attacher des embranchements aboutissant aux places de commerce les plus capitales (2) ? »

Ainsi FOURNEL apportait à l'origine de nos chemins de fer une idée qui, se rattachant à la fois aux conditions économiques et géographiques, se liait au plus lointain passé du système des chaussées romaines. Cette idée d'ailleurs, si elle avait été appliquée, eût dû recevoir une notable correction dans la mesure précisément où elle s'écartait du régime des communications romaines. Ce n'était pas, en effet, sur Verdun et la vallée de la Meuse que l'embranchement du Nord eût dû se

diriger car, par cette voie, il eût très fâcheusement favorisé à la fois les charbonnages belges aux dépens de nos charbonnages du Nord et du Pas-de-Calais et les ports belges d'Ostende et d'Anvers aux dépens de nos ports concurrents pour le transit des Echelles du Levant et surtout de l'Inde à quoi rêvait le troupeau de Saint-Simon ; il eût dû au contraire se détacher à Châlons-sur-Marne pour remonter sur Reims et Laon, et, de là, gagner d'une part Rouen par Beauvais, de l'autre Lille, Calais et Boulogne au travers des voies navigables convergentes qui drainaient déjà, on l'a vu, toute la région du Nord vers Paris (fig. 10). La France eût été dotée ainsi des moyens de communications impériaux nécessaires aux besoins essentiels de son commerce international : par eux, elle pouvait combattre la ligne du Rhin jointe à celle du Danube et plus tard aux chemins de fer belges, et munir Dunkerque, Calais, Boulogne, Rouen et le Havre d'armes égales à celles de leurs adversaires : Ostende, Anvers, Rotterdam, Hambourg. Grâce à ce réseau, jamais le trafic des Indes n'eût pu emprunter, comme il le fera un jour, le chemin de Trieste à Hambourg. C'était donc bien là qu'était la vraie solution et sans doute ces lignes impériales une fois construites, soit par l'Etat seul, soit par l'initiative privée avec son assistance, celle-ci se fût chargée facilement des jonctions Paris-Dijon, Paris-Lille, Paris-Rouen dans des conditions encore plus avantageuses que celles dans lesquelles elle le fera en effet.

FOURNEL eut un émule qui ne cessa de proclamer les avantages de son système : Jacob BLUM, qui le 30 mars 1832 demandait le premier en concession, suivant les grands itinéraires qu'on vient de décrire, les chemins de fer du Havre à Marseille et de Strasbourg à Bâle et à Nantes (1). Il avait confié la rédaction de son projet à un ingénieur des Ponts et chaussées, BONNET, qui devait construire plus tard le chemin de fer d'Epinac. Dans son mémoire, BLUM justifiait en ces termes le choix de la direction qu'il avait préférée : « Il ne nous restait plus qu'à nous décider pour le chemin de fer du Havre à Marseille entre les vallées de l'Yonne, de la Seine et de la Marne, et, entre ces trois directions, nous devons choisir celle le long de laquelle le besoin de communication se fait le plus sentir. Or, s'il pouvait nous rester quelques doutes à cet égard, ils ont été levés par la lecture du travail récemment publié par M. FOURNEL sur la nécessité de créer un chemin de fer entre Gray et Saint-Dizier. Après avoir lu ce travail, nous avons été

(1) 286.

convaincus que la création d'une route à travers la Champagne et la Lorraine serait pour la France d'une utilité incalculable à cause de l'impulsion qu'elle donnerait à la fabrication du fer qui est la principale industrie de ce pays. Nous nous sommes donc décidés à tracer notre route suivant la vallée de la Marne. Cette direction est presque aussi courte entre Paris et Lyon que celle de la Seine et de l'Yonne et elle l'est davantage entre Paris et Strasbourg ».

On voit comment l'examen des faits avait conduit le saint-simonisme en la personne d'un de ses plus fervents adeptes à faire passer avant la grande ligne de l'Orient méditerranéen la ligne qui conduisait en Allemagne, aussi importante comme avenue économique du pays, mais dépourvue du prestige dont était parée sa rivale. Cette préférence aboutissait à une conciliation des intérêts desservis par ces deux artères en procurant au pays l'ossature des avenues commerciales les plus indispensables à sa situation et à ses besoins économiques.

Ces idées générales eussent dû, semble-t-il, inspirer la politique du gouvernement. Il n'en fut rien cependant. Bien loin de se modeler sur les circonstances des faits, cette politique allait au contraire prendre en quelque sorte le contre-pied des principes qu'Henri FOURNEL et Jacob BLUM venaient de dégager avec un si sûr instinct. On en trouve le programme pour la première fois exposé, non sans solennité, dans le *Moniteur Universel* du 11 septembre 1832 (1). Quelle formule l'administration va-t-elle proposer? Comment va-t-elle pourvoir à ce manque de communications qu'on a pu faire ressortir précédemment entre le Nord et le Midi, l'Est et l'Ouest, en même temps qu'à ce besoin d'une décentralisation qui aurait eu pour effet de décongestionner Paris, de donner une impulsion nouvelle aux grandes villes provinciales et de semer par là des ferments d'activité nouveaux par tout le pays? Par un programme qui en se calquant strictement sur le réseau des routes nationales administratives léguées par l'Ancien-Régime ne cherche d'autre but que de réunir Paris aux principales villes de province et de concentrer ainsi plus étroitement encore autour de sa capitale le pays tout entier.

L'administration se bornait ainsi à frayer dans les sentiers faciles battus par les gouvernements précédents, et, alors qu'elle aurait pu concevoir une œuvre originale et féconde, elle se maintenait dans des errements périmés : une étoile de routes rayonnant autour de la capitale vers Lille, Strasbourg, Lyon,

(1) 373.

Bordeaux et Nantes. Paris est de plus en plus destiné à absorber toutes les énergies vitales de la France. Les intérêts les plus urgents du commerce intérieur et des relations internationales, les besoins les plus essentiels des régions de production isolées, comme le bassin métallurgique de la Haute-Marne, sont sacrifiés à la mystique d'une formule rigide où s'impose un système à priori de communications purement administratives. Au lieu de combler les lacunes du réseau des voies navigables existantes : principalement la lacune Nord-Sud de Lille à Dijon, on s'attache à doubler les voies déjà construites, les canaux du Nord, le canal de Bourgogne, bientôt le canal de la Marne au Rhin. Le programme de 1832, programme dont souffre encore le pays, apparaît comme un triomphe d'incompréhension économique.

Autre contradiction entre le programme gouvernemental de 1832 et le système économique de FURNEL :

Le *Moniteur Universel* du 11 septembre annonçait la réunion d'une commission d'ingénieurs chargée d'arrêter un programme d'études. On n'a trouvé aucune trace officielle des délibérations de cette commission, mais on a pu dégager, grâce au témoignage d'un de ses membres, l'ingénieur en chef DAUSSE, les principes généraux qui l'ont guidée.

FURNEL avait montré l'importance secondaire de la rectitude du tracé lorsque de grands intérêts étaient en cause. La rectitude des tracés fut au contraire l'axiome essentiel que posa la commission de 1832. « Mais ce qui doit être également et ce qui n'importe pas moins, écrira DAUSSE un peu plus tard en se référant aux décisions de 1832, c'est que les grandes lignes dont le but essentiel est de rapprocher les extrémités du centre du royaume et les grandes villes intermédiaires entre elles, soient les plus courtes possibles, surtout d'une grande ville à la suivante » (1).

Enfin tout le système de FURNEL avait tendu à une combinaison des voies ferrées et des voies navigables. La ligne de Lyon, loin de faire concurrence au canal de Bourgogne, reliait heureusement par sa direction Nord-Sud des régions sans communications naturelles. Le programme de 1832 proclame au contraire, que « la grande question des chemins de fer ne détourne pas l'attention du gouvernement de la question non moins importante des canaux ». Dès l'origine des chemins de fer s'avère son intention de poursuivre concurremment et une politique ferroviaire et une politique de navigation inté-

(1) 198.

rieure. Ce programme contient en germe une des plus grandes erreurs du gouvernement de Juillet, erreur dont la France supporte encore aujourd'hui le poids.

Ainsi, à la conception souple, économique, s'opposait la conception rigide, géométrique. Toute la rivalité des tracés des lignes de Lyon et de Strasbourg tient dans cet antagonisme. De collaboratrices qu'elles étaient dans le projet de FOURNEL, elles allaient devenir irréductiblement opposées.

Cette concurrence allait s'ouvrir dès l'année suivante.

Le projet de loi de travaux publics, déposé en effet cette année-là le 29 avril, contenait une grande innovation : un article y ouvrait au gouvernement un crédit de 580.000 fr. pour des études de chemin de fer. C'était le résultat du travail de la commission de 1832. Mais, par une interprétation incompréhensive des idées saint-simoniennes, ces études devaient principalement porter, aux termes mêmes du projet de loi, sur la ligne du Havre à Marseille : « le gouvernement, disait l'exposé des motifs, fera étudier plusieurs lignes, mais il se propose d'en tracer immédiatement une qui traverserait cinq des premières villes de France : Le Havre, Rouen, Paris, Lyon, Marseille et joindrait l'Océan à la Méditerranée ». Cette faveur exceptionnelle attachée à la route de Marseille pouvait se comprendre sous la plume de certains saint-simoniens ; elle n'avait plus de sens dans les projets des pouvoirs publics. La réaction de la Chambre fut immédiate ; une vigoureuse offensive de la députation de l'Est fit valoir l'intérêt primordial de la route du Rhin : JOUSSELIN défendit les intérêts du transit ; ETIENNE fit ressortir l'injustice de la préférence accordée à la ligne de Marseille, et, reprenant le projet de BLUM, plaida pour une ligne desservant à la fois les intérêts de l'Est et du Midi ; il montra comment cette ligne permettrait de lutter contre le Rhin et l'Escault et servirait mieux les intérêts commerciaux et militaires du pays ; enfin le colonel PAIXHANS insista sur l'intérêt de la ligne de Strasbourg au point de vue stratégique comme voie de service des forteresses de la frontière de l'Est. La ligne de la Méditerranée ne fut pas défendue et la Chambre se rallia à un texte général ne faisant aucune distinction entre les lignes en présence, texte que les pairs ratifièrent ; la loi fut promulguée le 7 juillet 1833 (1). Les délibérations législatives consacraient une première fois l'importance toute spéciale que le Parlement accordait pour l'avenir du pays à l'exécution de la ligne de la frontière d'Allemagne.

(1) 374 à 380.

CHAPITRE II

LES PREMIÈRES ÉTUDES DE L'ADMINISTRATION DANS LA RÉGION DE L'EST

1833-1837

L'orientation prise par la discussion de la loi des travaux publics de 1833 à la Chambre des députés faisait un devoir de porter le principal effort sur la direction de Strasbourg. Sans négliger donc pour cela les autres lignes de chemin de fer inscrites dans son programme, ce fut à la ligne de l'Est que l'administration affecta l'ingénieur le plus réputé de l'époque et les crédits les plus importants. NAVIER, ingénieur en chef des Ponts et chaussées et membre de l'Institut, avait été l'un des premiers pionniers des chemins de fer en France. Dès 1825, il avait tracé les grandes lignes d'un projet de chemin de fer entre Paris et le Havre, et, répondant par avance aux arguments qu'en 1826 la société DE BOUVIÉ, FESSARD et CASSIN, soumissionnaire du canal de la Marne au Rhin, devait présenter en faveur de son entreprise (1), il avait fait ressortir les avantages du prolongement de la voie ferrée dans la direction de l'Allemagne en manifestant nettement sa préférence pour le chemin de fer sur le canal (2) : « Transporter Paris à quinze heures de chemin du Havre, avait-il écrit, paraît un moyen plus assuré d'en faire une ville de commerce maritime que d'y faire arriver des bâtiments de mer par un canal de 72 lieues de longueur où ils seraient traînés par des chevaux. Il sera toujours plus facile de prolonger le chemin de fer de Paris à Strasbourg que d'établir un canal dans cette direction. Les marchandises pourraient être expédiées directement pour l'Allemagne et il n'y aurait dans les deux cas d'autres frais accessoires à payer que ceux résultant du passage inévitable du mode de transport qui convient à la mer au mode de transport qui convient à l'intérieur des continents. » Tout désignait ainsi NAVIER pour s'occuper du chemin de fer de l'Est. Dès le 23 août 1833 il était chargé de la mission d'en étudier le tracé.

(1) 1287 bis. — (2) 227.

Malheureusement, NAVIER mourut l'année suivante. Ses études furent poursuivies par son principal collaborateur, DAUSSE. Cet ingénieur n'avait point sa hauteur de vues. Il joignait à la tournure d'esprit systématique propre aux membres du corps des Ponts et chaussées que n'avait alors encore assouplie aucun contact avec les réalités économiques, un caractère singulièrement à priori qui le prédisposait fort peu à l'examen critique et impartial de toutes les solutions possibles. On ne peut se défendre, à la lecture de ses mémoires, de comparer ses affirmations tranchantes, ses axiomes sans répliques, ses démonstrations abstraites aux conceptions larges et intelligentes, aux vues d'ensemble, aux déductions modernes d'un FOURNEL, toujours en contact avec les faits. Les études de la ligne de Strasbourg allaient se ressentir gravement de cette disposition d'esprit ; leur insuffisance analytique pèsera longtemps sur l'avenir même du chemin de fer.

Suivant les grands principes posés à la base du programme d'études de 1832 : réaliser entre les villes à joindre les relations les plus rapides, et par conséquent les plus courtes, les instructions de NAVIER lui avaient enjoint de s'écarter aussi peu que possible de la ligne droite théorique de Paris à Strasbourg. La configuration géographique du pays fait passer cette ligne par Vitry-le-François et Nancy. Entre ces stations, le chemin de fer avait été en quelque sorte tracé à l'avance sur le papier : on l'avait fait sortir de Paris par la barrière de la Rapée, passer entre Maisons et Créteil après avoir traversé la Marne à Charenton. A partir de Bonneuil, il remontait le long du vallon du Morbras, sur le plateau de la Brie où il se maintenait le long de la ligne de faite entre Seine et Marne jusqu'à Sézanne, d'où il gagnait en ligne droite Vitry-le-François. Ces prescriptions, quasi impératives, expliquent le soin avec lequel DAUSSE, dans son mémoire, se justifie à chaque instant des écarts que la nature des choses l'a amené à faire subir à ce tracé idéal (1).

Ces écarts, il le signale dès le début de son travail, portent sur les points suivants :

1° Dans la vallée de l'Ornain qu'il remonte jusqu'à Naix parce que partout ailleurs, dit-il, le passage est très difficile à travers la chaîne des hauts plateaux du Barrois.

2° Dans la vallée de la Moselle dont il doit épouser le sillon jusqu'à Frouard, pour y trouver la Meurthe.

3° Enfin, dans la traversée des Vosges, il a dû renoncer à

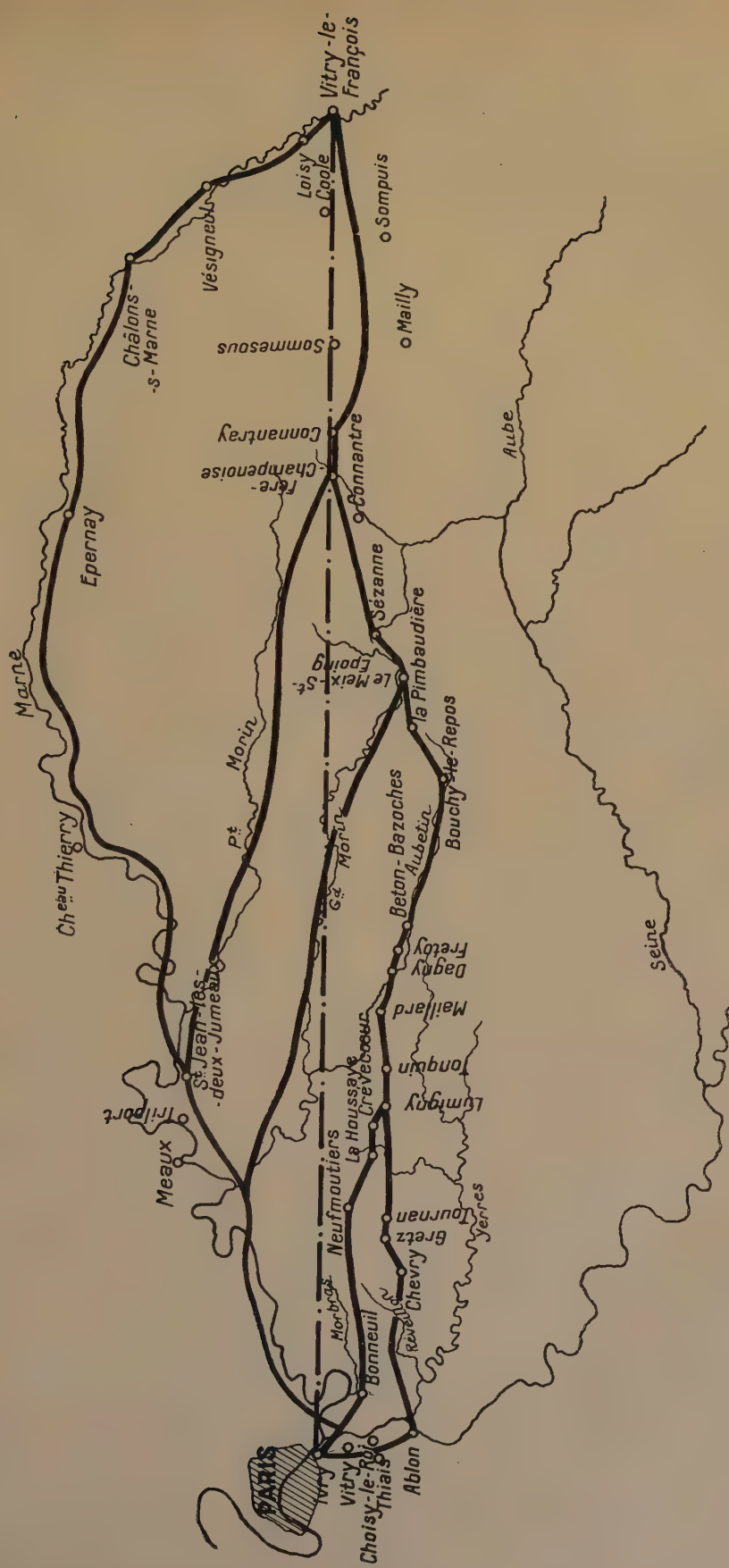


FIG. 11.

Avant-projet Dausse : tracé entre Paris et Vitry-le-François.

la ligne directe qui eût suivi les vallées de la Vezouze et de la Brusche parce qu'elle aurait nécessité le percement d'un souterrain de 15 kilomètres.

On voit à quel point l'esprit géométrique imprègne ce premier travail. L'étude de détail qu'on va en faire viendra confirmer encore cette première impression. A part ces trois méandres, la ligne qu'il proposera sera rectiligne. Elle sera divisée en trois parties :

1° Paris-Vitry-le-François.

2° Vitry-le-François-Nancy.

3° Nancy-Strasbourg.

De Paris à Vitry-le-François, le mémoire étudie dans le détail une ligne principale qui ne suit pas exactement, on ne sait pourquoi, la direction prescrite par les directives de la commission de 1832. Cette ligne principale, l'auteur la complète par plusieurs variantes et il lui oppose d'autres tracés.

Le point de sortie de Paris avait donc été fixé, à priori, à la barrière de la Rapée sur la rive droite de la Seine. Là était en effet une des têtes traditionnelles de la grande route de l'Est. Le mémoire n'adopte pas cette solution. Il ne dit pas pourquoi, mais c'est sans doute pour éviter d'importants travaux de terrassement à pratiquer dans le coteau qui domine la Seine de ce côté. Le terminus dans Paris est reporté sur la rive gauche qui est au contraire d'un accès facile, la voie comme dans le premier cas longeant le bord du fleuve. Dès lors elle suit cette rive par Ivry, Vitry, Choisy-le-Roi, Orly et Villeneuve-le-Roi et traverse l'eau au-dessous d'Ablon pour s'engager dans la vallée de l'Yerres. De l'Yerres elle passe dans la vallée du Réveillon dont elle remonte également le cours jusqu'à Chevry, sur le plateau. Elle suit la pente ascendante des plateaux par Gretz, Tournan, Lumigny, Tonquin et Maillard. A Maillard le tracé rencontre l'Aubetin qu'il remonte à son tour jusqu'à son extrémité supérieure à Bouchy-le-Repos. Il parvient ainsi à la ferme de la Pimbaudière au faite supérieur. De là il descend très rapidement sur Sézanne pour y atteindre le niveau des assises de craie qu'il devra suivre jusqu'à Vitry-le-François. De Sézanne par Fère-Champenoise et Connantray il s'élève sur le faite séparatif des vallées de la Marne et de l'Aube, en passant entre Sommesous et Mailly, puis entre Coole et Sompuis, pour aboutir enfin à Vitry-le-François.

Ce rapide itinéraire a permis de pressentir les éléments généraux du profil (fig. 12), deux dos d'âne successifs, le premier composé de la contrepente qui, de la vallée de la Seine,

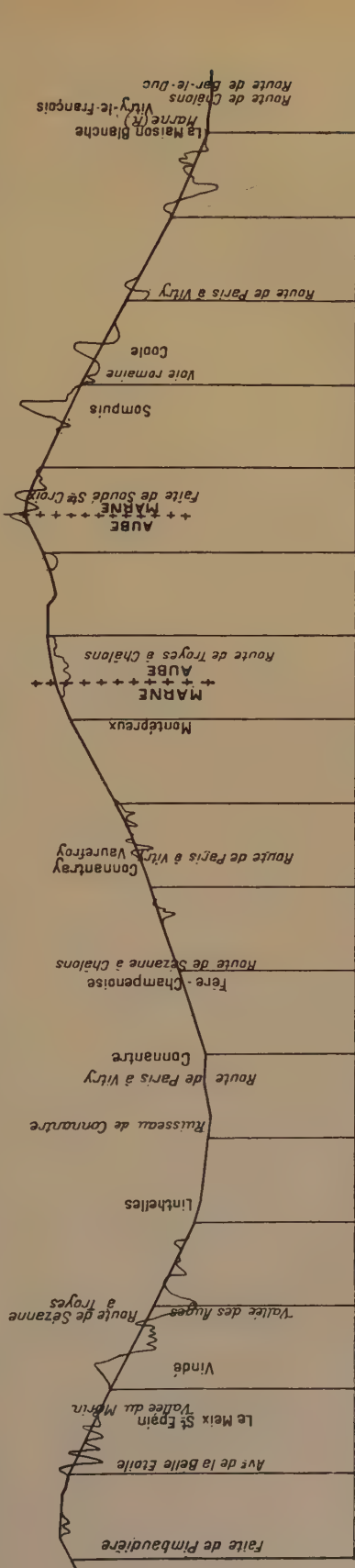
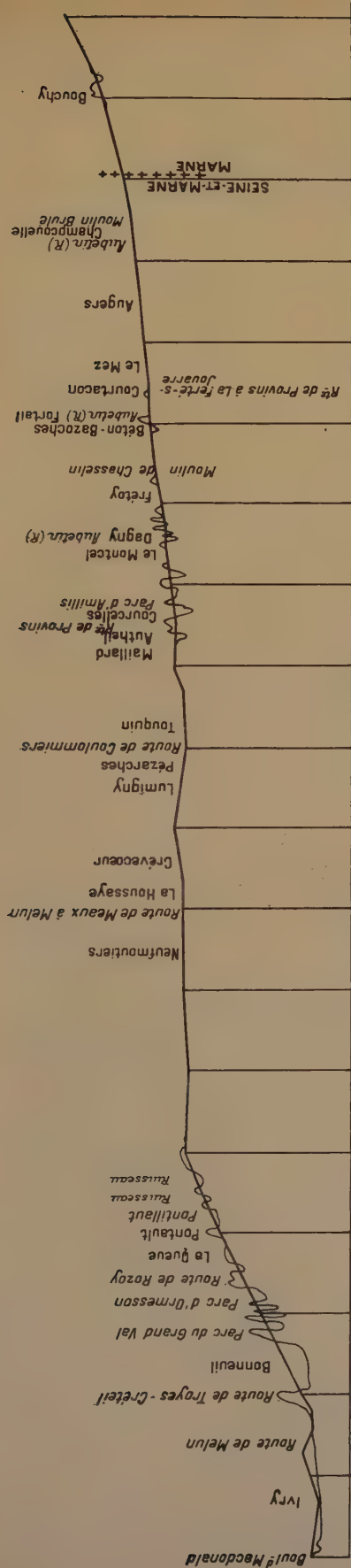


FIG. 42.
 Avant-projet Dausse : profil en long entre Paris et Vitry-le-François

aboutit au faite de la Pimbaudière pour redescendre ensuite sur Sézanne, soit de 32 m. 60 à 100 m. 81, par la cote de 192 m. 23; le second constitué par deux dénivellations en sens inverses, l'une de 111 m. 89, et l'autre de 112 m. 27. On a ainsi successivement une première différence de niveau de 159 m. 63 que l'on regagne par deux rampes principales de 0 m. 004 sur 7.815 m. et de 0 m. 005 sur 5.992 m. dans la vallée du Réveillon, par une série de rampes moins fortes jusqu'à Bouchy-le-Repos, et par une nouvelle rampe accentuée de 0 m. 005 de 5.022 m. jusqu'à la Pimbaudière, puis une seconde différence de niveau de 91 m. 47, qui exige une pente principale de 0 m. 005 sur 13.056 m. pour gagner Sézanne. La troisième dénivellation est compensée par deux rampes principales de 0 m. 005, l'une de 9.038 m. 05, et l'autre de 3.882 m. La quatrième différence enfin est comblée par deux pentes, l'une de 0 m. 005 sur 5.599 m., l'autre de 0 m. 0055 sur 13.730 m. La somme des pentes et des rampes était de 475 m. 26, sur une longueur totale de 191.558 mètres, alors que la différence des niveaux originel et terminal (32 m. 60 à Paris, 101 m. 77 au passage de la Marne au nord de Vitry), n'était que de 69 m. 17. La dépense de construction était évaluée à 30.575.412 francs.

Ce premier tracé avait l'inconvénient de s'écarter sensiblement au départ de Paris, par le détour de la vallée de l'Yerres, du tracé idéal prescrit par les instructions des études. Ce détour pouvait être évité si l'on se séparait entre Ivry et Vitry de ce tracé, et après avoir traversé la Seine à Vitry si l'on suivait la plaine entre Marne et Seine par Bonneuil pour s'engager dans le vallon du Morbras. Du parc de Roissy, où l'on aurait atteint le plateau supérieur, on aurait rejoint à Tonquin, par Neufmoutiers, La Houssaye et Crèvecœur, presque en ligne droite, le tracé précédent qu'on aurait suivi dès lors jusqu'à Vitry-le-François. La distance de Paris à Vitry était, par ce tracé, réduite à 183.108 mètres.

Une seconde variante permettait en outre, en passant au nord de Sézanne, de réduire l'importance de la première contre-pente dont la seconde dénivellation était ramenée de 91 m. 47 à 55 m. 92, mais au prix de deux percées souterraines de 400 et de 900 mètres.

A ce tracé direct, amendé au besoin par les variantes qu'on vient de décrire, s'opposaient trois autres directions possibles :

1^o La vallée du Grand-Morin ;

2° La vallée du Petit-Morin ;

3° La vallée de la Marne jusqu'à Vitry-le-François.

DAUSSE ne pouvait s'abstenir de les mentionner, mais de chacun de ces tracés il ne donnait qu'un aperçu rapide pour les écarter immédiatement, après une courte critique.

Le tracé du Grand-Morin aurait traversé la Seine et la Marne au-dessus de Charenton et passé en souterrain le coteau de Saint-Maur. Il aurait suivi ensuite la rive droite de la Marne pour la traverser à quelque distance de Lagny, couper en souterrain le col de Condé et s'engager dans la vallée du Grand-Morin qu'il aurait remontée jusqu'à Meix-Saint-Epain où il aurait retrouvé le tracé principal.

Par ce tracé, Paris était placé à 192.600 m. de Vitry. La direction du Grand-Morin présentait donc un allongement de 9.492 m. sur celle du Morbras. « Le point culminant, écrivait l'auteur, est moins élevé de 25 m. 85 (166 m. 43 au lieu de 192 m. 28), mais les difficultés du passage auprès de Sézanne et la nécessité de redescendre ensuite près de Vitry ne sont point évitées. Il a l'avantage de s'élever progressivement de Paris par de faibles pentes. D'ailleurs les vallons de la Marne et du Grand-Morin présenteraient des difficultés et nécessiteraient des dépenses fort supérieures. »

Le tracé du Petit-Morin coupait comme le précédent le col de Condé, mais continuait à remonter la rive gauche de la Marne jusqu'au-dessous de Meaux, en diminuant par un souterrain de 900 m. le méandre de la Marne. Il coupait par un autre souterrain de 3.000 m. et une tranchée de 12 à 1.500 m. l'isthme de Trilport à Saint-Jean-les-deux-Jumeaux, remontait la rive gauche de la Marne jusqu'au Petit-Morin avant La Ferté-sous-Jouarre, s'engageait dans le vallon de cette rivière qu'il remontait jusqu'à Saint-Gond à l'entrée des marais, et se dirigeait ensuite vers Rennes pour rejoindre entre Fère-Champenoise et Connantray la direction étudiée la première. Ce tracé avait différents avantages : s'il allongeait en effet de 6.492 m. la distance de Paris à Vitry prise suivant le tracé du Morbras, le faite à franchir était de 146 m. 81 au lieu de 166 m. 43 par le Grand-Morin, et 192 m. 28 par le Morbras, et, comme le niveau inférieur près de Connantray était lui-même de 135 m. 45, la dénivellation n'était plus que de 11 m. 43. S'il restait donc nécessaire de franchir la contre-pente entre Connantray et Vitry, l'on montait jusqu'à Connantray par des pentes graduelles et très faibles. L'auteur opposait à ce tracé comme à celui du Grand-Morin les diffi-

cultés de constructions inhérentes aux vallées de la Marne et du Petit-Morin.

Le mémoire arrivait enfin au dernier tracé possible : celui qui aurait suivi la vallée de la Marne jusqu'à Vitry. Après le souterrain par quoi le tracé aurait franchi l'isthme de Trilport, le chemin de fer serait passé sur la rive droite de la Marne qu'il aurait côtoyé en traversant La-Ferté-sous-Jouarre par un souterrain de 1.000 mètres. Vis-à-vis de Courtaray, la Marne eût été traversée trois fois et le chemin de fer se serait ainsi trouvé sur sa rive gauche vis-à-vis de Nanteuil. La coupure de Nanteuil eût été franchie par un souterrain de 1.000 mètres. Au delà, la ligne était maintenue sur la rive gauche avec un souterrain de 700 mètres sous le coteau de Chézy-l'Abbaye, et une tranchée de 1.300 mètres dans celui de Chierry via Dormans, Port-à-Binson et Epernay, et serait parvenue devant Châlons où elle aurait passé sous les deux routes d'Allemagne et de Troyes. A partir de Châlons, le chemin de fer aurait été porté sur la rive droite pour éviter les coteaux rapides qui bordent l'autre rive. On aurait retraversé la rivière vis-à-vis de Vesigneul où l'établissement du pont eût donné lieu à un redressement de la voie navigable. De là, en se maintenant dans les prairies de la rive gauche, le tracé eût rejoint le tracé principal avant le pont qui est en deçà du bas village de Vitry-le-François.

Par cette direction, Vitry se trouvait à 203.110 mètres de Paris. L'allongement de parcours était de 11.552 mètres par rapport à la direction de l'Yerres et de 20.002 mètres par rapport à celle du Morbras. Mais on s'élevait graduellement de Paris à Vitry sans contrepente et sans dépasser, dans les rampes, 0 m. 003 par mètre.

On voit par les différences que ce tracé, d'ailleurs exposé d'une façon singulièrement sommaire, présente avec l'itinéraire actuel, fruit des études de 1843, combien l'examen en avait été superficiel. Par cette insuffisance, les conclusions de l'auteur se trouvaient condamnées. Elles étaient en réalité prises d'avance. Conformément aux postulats posés à la base du programme théorique de 1832, DAUSSE n'hésitait pas à proposer la direction du vallon du Morbras. Ce tracé ne constituait pas encore à ses yeux l'idéal de la rectitude, mais il en approchait autant que faire se pouvait : « Le plus grand écart avec la ligne droite de Paris à Vitry résulte, lit-on dans le mémoire, de ce que l'on s'engage au delà de la Boissière dans la vallée de l'Aubetin pour la suivre jusqu'à Bouchy-le-Repos. Pour éviter cet écart, il faudrait traverser le vallon et

suivre la ligne de faite entre Aubetin et Grand-Morin ou plutôt descendre dans le vallon du Grand-Morin avant le lieu où il reçoit l'Aubetin. Mais comme le fond du vallon du Grand-Morin est dans cette partie environ 70 mètres plus bas que le plateau où le tracé se trouve établi en deçà de la Boissière, cette disposition ne paraît pas praticable. »

Les variantes dirigées le long du Grand ou du Petit-Morin ne pouvaient rivaliser avec le tracé du Morbras pour la rectitude de l'itinéraire et l'avantage qu'elles présentaient sur lui de remplacer l'une comme l'autre, par une pente insensible, la pente rapide du Morbras était sujet à être compensé par toutes les difficultés de construction « qu'offrent nécessairement des vallons étroits, encaissés, sinueux, occupés par des villages et des habitations précieuses ».

Cette dernière circonstance pouvait être, au contraire, un sujet de préférence et l'étude qu'on a faite précédemment de la répartition des populations a montré qu'il y avait précisément le long de ces vallées un afflux de peuplement créant par soi un besoin de communications. Mais ces préoccupations d'ordre économique n'étaient pas de nature à arrêter l'attention de l'auteur des études de 1833-1837. Aussi écarte-t-il d'un mot cette objection à propos de la variante tracée par la vallée de la Marne. Il évalue à 13.291.000 francs l'augmentation de dépense qui résulterait de son adoption. Cette augmentation, dit-il, est de l'ordre de 43 % de la dépense précédemment indiquée pour la direction du Morbras. L'exploitation devra supporter une surcharge correspondante pour la rémunération et l'amortissement de ce supplément de capital. L'allongement de l'itinéraire de 20 kilomètres, soit 11 % de la longueur totale, pèserait de même sur les transports. Dans l'ensemble, et à l'aide d'un calcul théorique dans le détail duquel on ne croit pas devoir suivre le mémoire, la surcharge causée à l'exploitation par le choix de la ligne de la Marne était évaluée à 24 1/4 %. Mais la vallée de la Marne, par sa richesse, ne compensera-t-elle pas et au delà cette surcharge ? DAUSSE prévient l'objection :

« On peut observer sans doute que la ligne par la vallée de la Marne traverserait une contrée plus riche où la population est plus rapprochée et où il existe déjà de grandes exploitations et tous les éléments d'un grand commerce : d'où l'on conclura facilement que l'établissement du chemin de fer livré sans participation de l'Etat à l'industrie particulière donnerait lieu, par la vallée de la Marne, à une spéculation plus avantageuse parce que des produits considérables y

seraient assurés. Sans disconvenir de la justesse de cette observation, nous remarquerons seulement que le mode d'exécution de ces grandes entreprises n'étant pas fixé, nous avons dû les considérer surtout sous le point de vue de l'intérêt général de l'Etat. Or, d'une part, il paraît fort contraire à l'intérêt du commerce d'obliger les marchandises et les voyageurs appartenant à toutes les parties de la ligne du Havre à Strasbourg et de la ligne de la Marne à la Saône, qui sont situées au delà de Paris dans un sens et de Vitry dans l'autre, de subir une augmentation très sensible dans la durée et la dépense du trajet et, d'autre part, la vallée de la Marne ayant déjà, par ses grandes routes et par la rivière même des moyens de communication qui ont créé sa prospérité qu'on ne lui enlève pas et avec lesquels il ne paraît pas à propos de faire lutter le chemin de fer, il convient peut-être de favoriser, par l'établissement de ce chemin, une autre contrée qui est abandonnée aujourd'hui et dans laquelle il pourra donner naissance à une prospérité non moins grande. »

De Vitry à Nancy, le chemin de fer avait à franchir les hauteurs du Barrois, ce qui constituait une notable difficulté. Mais, sur ce parcours, et jusqu'à Strasbourg, les ingénieurs se trouvaient devant un travail en réalité tout fait. Le nivellement avait, en effet, été relevé par l'ingénieur en chef BRISSON (1) au cours des remarquables études qu'il avait entreprises pour le compte de la compagnie DE BOUVIÉ, FESSARD et CASSIN. DAUSSE se contenta d'adapter l'itinéraire de BRISSON aux nécessités techniques particulières de la construction du chemin de fer.

La ligne avait d'abord à traverser la large et alluviale plaine du Perthois ; elle le faisait parallèlement d'abord à la Saulx par Etrepy, puis elle coupait cette rivière au nord de Pargny et se dirigeait par grands alignements entre Saulx et Ornain, par Revigny et Neuville-sur-Ornain. On avait à pénétrer alors dans le Barrois où la vallée de l'Ornain se resserre, laissant moins d'aisance au tracé. Celui-ci était dessiné d'abord sur la rive gauche, puis sur la rive droite de la rivière pour contourner Bar-le-Duc par le Nord. Il revenait ensuite sur la rive gauche au delà de Savonnières-devant-Bar, pour s'y maintenir jusqu'à Ligny où il coupait la route de Ligny à Saint-Dizier. Au delà de Ligny, le chemin de fer continuait à longer l'Ornain jusqu'au delà de Menaucourt où il s'infléchissait pour couper la route de Bar-le-Duc à Bâle et la rivière

(1) 1189 bis.

et s'engager à Naix dans le vallon de la Barbouze qu'il remontait jusqu'au moulin de Bovée. Au moulin de Bovée, il se jetait à droite dans le vallon de Broussey, pour descendre en franchissant le faite sous un souterrain de 4.120 mètres vers la Meuse, le long du sillon de la Méholle, jusqu'à Void.

Le profil de cette partie du tracé se dégage très facilement. A Vitry, la ligne était à 100 m. 43 ; au point culminant à Bovée elle était à 294 m. 28 ; dans les prairies de la Meuse elle n'était plus qu'à 239 m. 98. On était donc monté de 193 m. 85 et descendu de 54 m. 30. De Vitry à Ligny, la montée s'était opérée par des rampes de 0 m. 00359 au maximum, à l'exception de quelques courts intervalles tracés à 0 m. 005. De la route royale de Bâle au moulin de Bovée, la ligne épousait une rampe de 0 m. 005 sur 11.210 mètres. Le souterrain était en pente de 0 m. 00268 et la descente sur la Meuse s'effectuait par une pente continue de 10.593 mètres à 0 m. 004.

La traversée du massif telle qu'elle était réalisée était la seule possible dans la limite du maximum d'inclinaison des tracés où l'administration des Ponts et chaussées renfermait alors l'établissement des chemins de fer : 0 m. 005 par mètre, exceptionnellement 0 m. 0055. Ces conditions expliquent la nécessité d'une très longue percée souterraine et l'obligation du détour par le moulin de Bovée. Le mémoire présentait une autre solution, mais pour la rejeter :

« Le détour n'aurait pas lieu — y lit-on — si l'on pouvait effectuer le passage en quittant la vallée de l'Ornain à Nancy (Nançois), montant par le vallon secondaire de Malval et descendant à Void par celui du Messelin, ce qui accourcirait le trajet d'environ 6.400 mètres. Ce nouveau tracé, en admettant même des pentes ascendantes et descendantes de 0 m. 0055, exigerait deux souterrains, l'un de 6.000 mètres, l'autre de 1.800 mètres, séparés par une tranchée profonde ou un souterrain unique de 9.000 mètres. Le point culminant se trouverait à 314 m. 37 au-dessus du niveau de la mer, c'est-à-dire plus élevé de 20 m. 09 que le point culminant du tracé proposé. »

L'adoption d'un tel itinéraire eût entraîné une dépense hors de proportion avec la réduction du trajet.

De Void, le chemin de fer suivait d'abord la rive gauche de la Meuse, contournait le coteau de Troussey dont le pied borde la rivière et, après avoir franchi celle-ci en aval de Troussey, en traversait les prairies jusqu'à Pagny. De Pagny à Toul la ligne suivait la direction générale de l'Ingressin, non sans franchir les deux promontoires de Pagny et de Foug par

deux percées de 440 et 1.137 mètres. Le tracé entre Meuse et Moselle comportait une contrepente dont la première dénivellation était de 12 m. 39 pour passer de la cote 239,98 à la cote 252,37, et la deuxième de 44 m. 63 pour descendre de la cote 252,37 à la cote 207,74, cote des prairies de la Moselle.

De Toul à Nancy, le tracé empruntait d'abord la rive gauche de la Moselle, rive dont on prévoyait la consolidation. A Pompey, la ligne passait entre la rivière et le village pour éviter un souterrain, et par une longue courbe de 800 mètres de rayon traversait la Moselle. Elle remontait alors toujours sur la rive gauche le vallon de la Meurthe dont le cours était redressé. Elle abordait Nancy par le faubourg des Trois-Maisons, passait le long de la promenade de la Pépinière, traversait le faubourg Sainte-Catherine et coupait enfin, au bout du faubourg Saint-Georges, la route royale n° 74, de Chalon-sur-Saône à Sarreguemines, en la traversant à niveau de même que les rues principales du faubourg.

De Toul à Pompey, la ligne descendait de 12 m. 37; de Pompey à Nancy, elle remontait de 3 m. 99, suivant la pente même des rivières.

La longueur totale de Vitry à Nancy était de 145.117 m.; la dépense en était évaluée à 30.267.133 fr. 29.

Suivant son habitude, le mémoire donnait les raisons du coude fait par le tracé vers le nord pour rejoindre la vallée de la Meurthe à Frouard. Il montrait qu'on aurait pu, à partir de Toul, remonter la Moselle jusqu'à Messein au lieu de la descendre jusqu'à Frouard et emprunter le vallon de Ludres. Mais il rejetait cette combinaison qui conduisait le chemin de fer à Laneuveville, à plus d'une lieue de Nancy, et qui, si elle avait l'avantage d'un raccourcissement de 3 kilomètres, était contraire aux intérêts de Nancy et ne se prêtait pas au raccordement de la ligne de Metz.

Il rejetait également le passage du chemin de fer par l'ouest de Nancy : « Nous ne proposerons pas non plus de diriger le tracé de l'autre côté de la ville. Il se trouverait alors en souterrain depuis Maxéville jusqu'au delà du faubourg Saint-Pierre » ; et, à l'inconvénient grave du passage à niveau des rues par le tracé qu'il proposait, il ne trouvait d'autre remède que de surélever le niveau des rues à leur croisement avec la voie ferrée pour les lui faire franchir en-dessous.

De Nancy à Strasbourg, le tracé empruntait la direction générale de la Meurthe, du Sanon et de la Zorn, choisie pour le tracé du projet de canal et traversait les Vosges au même endroit que ce projet. On remontait ainsi d'abord la Meurthe

sur sa rive gauche pour la couper à Art-sur-Meurthe, on traversait Varangéville et à Dombasles on entrait dans le vallon du Sanon qu'on remontait jusqu'à sa source par Sommerwiller, Xures et Moussey. A partir de la source du Sanon, la ligne était tracée par l'angle de l'étang de Réchicourt, elle traversait la forêt près de l'étang de Ketzing, franchissait la partie inférieure de l'étang de Gondrexange, passait entre Heming et le ruisseau qui descend de cet étang devant Xouaxange, parvenait entre ce village et Imling dans la vallée de la Sarre qu'elle longeait jusqu'à Sarrebourg.

De Nancy à Moussey on s'était élevé progressivement de 41 m. 44 sur 47.000 mètres par des rampes faibles. Un peu avant Moussey on empruntait la pente de 0 m. 005 jusqu'au point culminant de Ketzing sur 7.339 mètres. De ce point on descendait par faibles pentes sur Sarrebourg. On était passé ainsi de 201 m. 36 à Nancy par 279 m. 50 à Ketzing à 253 m. 53 à Sarrebourg, montant de 78 m. 14 pour descendre de 25 m. 97.

Pour atteindre Strasbourg on franchissait la Sarre entre Sarrebourg et Hoff en coupant par une grande courbe l'extrémité du coteau qui sépare la Sarre de la Bièvre ; le projet traversait ensuite cette rivière, entrait dans le vallon d'Homarting qu'il remontait jusqu'à l'entrée de ce village. Un souterrain de 6.480 mètres dirigeait le tracé sur la vallée de la Zorn, à quelque distance au-dessus de Lutzelbourg. Une seconde percée de 515 mètres franchissait le contrefort du vieux château en laissant Lutzelbourg sur la droite. C'était alors la descente de la vallée de la Zorn, une nouvelle percée souterraine de 1.350 mètres sous le promontoire en amont de la scierie de la Stambach, le passage au nord de Saverne, puis en face de Brumath, d'où une large courbe ramenait parallèlement à la route de Wissembourg et redressait le chemin de fer sur Strasbourg.

De la vallée de la Sarre à Strasbourg, on était passé de la cote 253,53 à la cote 148,81 en passant par 266,10. On était donc monté de 12 m. 57 pour redescendre de 117 m. 29. La montée s'était opérée par une rampe principale de 0 m. 005 sur 1.925 mètres précédant immédiatement le grand souterrain. La descente avait été opérée par une série de pentes dans la vallée de la Zorn dont la principale de 12.180 m. à 0 m. 00474 avait son origine à l'entrée même de ce souterrain.

Le mémoire proposait de faire entrer le chemin de fer dans Strasbourg par la porte de Saverne :

« La manière dont le chemin de fer se terminera à Stras-

bourg, y lit-on, est un objet important qui exige une étude attentive. D'après les premières indications données, la ligne se terminerait sur les bords de l'Ill, en amont de la ville; mais, d'une part, cet emplacement est inondé et, dans l'intérêt de la défense, ne peut être exhaussé; d'autre part, les autorités militaires et municipales désirent également que les établissements qui doivent être formés à l'extrémité du chemin de fer soient placés à l'intérieur de la ville pour qu'ils se

FIG. 13.

Strasbourg :
quartier du Marais-Vert
(1830)



trouvent protégés par les fortifications et afin de ne pouvoir établir une tendance à ce qu'il se fasse de nouvelles habitations hors de l'enceinte militaire. Ces autorités indiquent comme étant l'emplacement le plus convenable le lieu appelé le « Marais-Vert », situé près de la nouvelle halle aux blés, le long du bras de l'Ill, dit des « Faux Remparts », qui peut être rendu navigable au moyen d'une écluse à l'aval. Quant à la manière d'arriver à cet emplacement, on a indiqué un tracé qui traverserait la promenade des « Contades » et entretrait dans l'enceinte au point où en sortent les deux bras de l'Ill après s'être réunis. Comme le tournant serait très brusque,

les machines locomotives n'entreraient pas dans la ville ; le trajet s'achèverait avec des chevaux. Ce parti présentant de grandes difficultés, il semble plus convenable d'adopter une autre direction. Cette nouvelle ligne entre dans l'enceinte fortifiée près de la porte de Saverne, tout près du lieu où l'on croit convenable de placer les établissements. Elle serait établie au niveau du cordon du mur d'escarpe, c'est-à-dire à environ 6 mètres au-dessus du sol des rues voisines. On traverserait les ouvrages en terre et le fossé sur une construction en bois qu'il serait facile de faire disparaître lorsque cela deviendra nécessaire. »

La distance Nancy-Strasbourg était, par ce tracé, de 138.305 mètres et l'évaluation de la dépense de 27.158.129 francs. La longueur totale de la ligne par le Morbras était donc de 471 kilomètres et la dépense évaluée à 88 millions.

Tels étaient les résultats apportés par ces premières études. En dépit de leur caractère systématique, elles éclairaient peu la question. Sur toute la première partie du parcours, l'axiome placé à la base de tout le travail en ruinait les conclusions dans la mesure même où il avait conduit à négliger toute direction s'écartant tant soit peu de la ligne la plus directe.

Dans la seconde partie, ce même travail manquait d'originalité par la servitude constamment observée à l'égard d'études antérieures — sérieuses sans doute, — mais consacrées à une voie de communication qui n'avait pas le même objet et dont le tracé devait obéir techniquement à des nécessités tout autres. Enfin, par l'indifférence absolue marquée à l'égard des besoins économiques des régions à desservir, l'ensemble de l'étude se trouvait conçue en dehors des faits économiques et n'offrait aucune base de discussion. Ce premier effort constructif se trouvait inopérant.

Il allait être cependant indirectement un facteur très fécond d'expansion de l'étude des chemins de fer en France. Des critiques mêmes qu'il soulèvera, naîtra une réaction aux principes si absolus qui lui servaient de base. Aux lignes directes on opposera les avantages des lignes sinueuses desservant le plus de centres de population possible. A l'importance des parcours à distance entière, on objectera la valeur plus grande encore des parcours partiels. Ces discussions éclaireront les différentes faces du problème. De leur côté, les aspects économiques apparaîtront dans leur multiple diversité et permettront d'aboutir à des conclusions mieux établies. Mais la région de l'Est allait souffrir d'avoir fait les

frais d'un pareil essai, et si c'est à elle qu'échut l'honneur d'avoir été l'objet du premier travail d'ensemble opéré à grande échelle en France en vue de l'établissement d'un chemin de fer, l'imperfection inévitable de ce travail allait retarder de plusieurs années pour elle le bénéfice de l'établissement du nouveau mode de communication.

En même temps que l'artère principale de Paris à Strasbourg, le gouvernement avait fait étudier deux embranchements essentiels : le premier qui avait pour objet de réunir Metz à la ligne de Strasbourg en était, en quelque sorte, l'annexe traditionnellement inséparable; l'autre était ce chemin de fer de Vitry-le-François à Gray, dont FOURNEL avait montré l'impérieuse urgence, que JOUSSELIN avait signalé à la Chambre des députés en 1833 et qui était appelé à apporter la vie économique au bassin métallurgique de la Haute-Marne.

On n'entrera pas dans le détail des études de ce dernier embranchement dont, sans doute, les destinées réagiront sur celles du chemin de fer de Strasbourg, mais dont la construction appartient à un autre cycle de développement. Il suffira de dire qu'elles furent l'œuvre de l'ingénieur en chef COURTOIS qui les termina en 1837.

La pensée de FOURNEL d'en faire un segment de la ligne de Lyon est d'ailleurs complètement abandonnée. La direction du sud-est est cherchée suivant un itinéraire indépendant. La ligne de la Haute-Marne n'a donc plus qu'un caractère local qui en fera retarder l'exécution, pourtant si nécessaire, jusqu'à une date indéterminée.

La ligne de Metz, au contraire, reste partie intégrante de la ligne de Strasbourg. Elle fut rattachée au programme d'étude du tronc principal ; les études en furent prescrites en août 1834, par le directeur général des Ponts et chaussées, LEGRAND. Elles furent l'œuvre de l'ingénieur en chef du département de la Moselle, LE JOINDE, qui déposa son mémoire le 20 novembre de la même année (1).

Le tracé s'embranchait au confluent de la Meurthe et de la Moselle à Frouard sur la ligne principale et suivait de là le cours de la Moselle sur la rive gauche en passant devant Dieulouard et Pont-à-Mousson qu'il laissait entre la rivière et lui. Il arrivait à Metz derrière les jardins de Longeville et les maisons qui longeaient un chemin contigu en coupant une partie saillante du revers de la rive. De là, côtoyant le flanc du mont

Saint-Quentin, il venait, par une courbe de 800 mètres de rayon, se raccorder avec la digue de Wadrineau en traversant dans cette direction le bras principal de la Moselle. Il se terminait enfin dans l'île de Saulcy, près de la porte du même nom « peu éloignée, disait le mémoire, du centre de la ville de Metz et des principaux établissements de commerce ».

La différence de niveau entre Frouard et Metz était de 27 m. 35 ; la pente constamment descendante suivait celle même de la vallée, inférieure à 2/1000. La longueur totale de l'embranchement ressortait à 47.400 mètres. La dépense était évaluée à 7.645.085 francs.

Pour donner une attention plus soutenue à la ligne de Strasbourg, indiquée par la Chambre comme la plus urgente, l'administration supérieure n'en abandonnait pas pour cela les autres directions de son programme général. Les études entreprises dans la direction de Rouen et dans celle du Nord ne présentèrent aucune connexion avec les travaux de DAUSSE. Il n'en fut pas de même des études du chemin de fer de Lyon.

On l'a dit, à partir de Dijon la grande artère des communications Nord-Sud de la France est astreinte à se recourber vers l'Ouest pour atteindre Paris. Elle doit épouser ainsi une direction sensiblement parallèle à celle de Strasbourg : résultat antiéconomique ; on se souvient comment FOURNEL, avec Jacob BLUM, l'avait évité.

Mais si l'on rejette avec l'administration la solution de FOURNEL et si l'on consent à la déviation de la ligne de Lyon en se refusant à la prolonger comme lui hardiment à partir de Dijon jusqu'à Vitry-le-François, quelle solution aura-t-on ?

Comme FOURNEL embrancher les deux lignes l'une sur l'autre, mais à angle très aigu et non plus à angle droit. Les études provisoires dans la direction de Dijon s'y prêtent. L'ingénieur en chef ARNOLLET qui les dirige les conduit en effet le long de la vallée de la Seine par Troyes. DAUSSE montre comment la bifurcation pourrait se faire très facilement à Bouchy-le-Repos : justification de plus du tracé des plateaux par lequel la ligne de Strasbourg tend pour ainsi dire le bras à celle de Lyon et lui évite le long détour de la vallée de la Seine. Succédané, semble-t-il, du système FOURNEL ? Bien au contraire : le chemin de fer de FOURNEL est la ligne de Dunkerque à Marseille ; s'il donne à Vitry-le-François la correspondance avec Paris, c'est en quelque sorte accessoirement à son but essentiel sans d'ailleurs en dissimuler l'avantage ; il est, au point de vue économique, d'un intérêt primordial puisqu'il dessert les bassins métallurgiques du Chatillonnais et de la

Haute-Marne; sans doute il néglige les localités comprises entre Dijon et Paris; mais pour le service des marchandises elles disposent du canal de Bourgogne; quant aux voyageurs, il ne s'agit que de relations locales. Le tronc commun DAUSSE-ARNOLLET réalise, au contraire, la double relation de Lyon et de Strasbourg avec Paris, en dehors des plus urgents intérêts économiques; la région qu'il traverse est la plus déserte partie du plateau de Brie; s'il favorise les manufactures troyennes, îlot isolé au milieu de vastes étendues à populations clairsemées et à productions réduites, il néglige les centres importants de la riche et populeuse vallée de la Marne, il laisse surtout à l'écart la haute vallée de la même rivière dont les établissements se meurent faute d'un combustible économique; il ne se prête que d'une manière singulièrement imparfaite à la croisée si nécessaire au pays des chemins du Nord au Sud avec ceux de l'Est à l'Ouest, croisée que FOURNEL facilitait à l'extrême; quant aux relations locales enfin, le tronc commun aux environs de la capitale leur fait échec; la raison d'économie fait ici éviter les groupements populeux et industriels de la banlieue qu'on eût dû satisfaire; on est obligé de prévoir, on le verra, la construction d'un chemin de fer entre Paris et Meaux.

Tel est le vice essentiel du principe. Il retentira tout au long des pages qui vont suivre. Il suscitera les polémiques les plus ardentes et de la part des théoriciens et dans les localités. La méconnaissance de la solution indiquée par FOURNEL retardera en définitive pour tout l'Est de la France le bienfait des chemins de fer et rendra inévitable la ruine du bassin métallurgique Haut-Marnais.

Cette remarque conduit à toucher aux intérêts locaux à la voix desquels on n'a jusqu'ici prêté aucune attention. Il apparaît nécessaire d'interrompre l'histoire du développement des tracés pour essayer de noter le premier accueil des populations de l'Est au moyen de communication nouveau qui s'offre à elles.

CHAPITRE III

LE VŒU DES POPULATIONS ET L'INITIATIVE LOCALE

1825-1837

Le dépôt du projet de loi des travaux publics, sa discussion au parlement et son vote furent de véritables événements. Cette initiative gouvernementale et sa sanction législative dans une matière si nouvelle causèrent une vive émotion. Les populations y répondirent nombreuses par le truchement de leurs voix les plus autorisées. Mais dès avant 1833 on distingue déjà ici où là, en prêtant une oreille attentive, des bruits avant-coureurs du grand intérêt que vont susciter les chemins de fer.

A Reims, au nord de la province de Champagne si dénuée de communications Nord-Sud, en 1826, le marquis DE BRIMONT a l'idée de réaliser un chemin de fer de Reims à Berry-aux-Bac : la Chambre de commerce en délibère le 12 avril. Mais elle ne se montre pas favorable au projet : un chemin de fer, pense-t-elle, la priverait à jamais d'un canal, préférable à ses yeux car, dit-elle, les prix de transport y seraient moins élevés ; le canal éviterait ensuite des transbordements. Le pavage de la route de Reims à Berry était tellement avancé qu'on pouvait espérer avoir par là une communication facile. Enfin, la canalisation de la Vesle, si elle pouvait avoir lieu, permettrait de réaliser une jonction entre cette rivière et la Marne, qui compléterait un système parfait de navigation (1).

Affaire locale traitée localement à Reims, la question se pose avec une tout autre ampleur, en 1832, devant la Chambre de commerce de Rouen. Le préfet de la Seine-Inférieure a demandé à cette compagnie un rapport sur la création de la relation, si chère aux saint-simoniens, du Havre à Marseille.

A cette relation, la commission à laquelle la Chambre a confié cette étude, remet un rapport radicalement hostile (2). Sous le point de vue des intérêts de la localité à la défense desquels la Chambre est plus particulièrement préposée cette commission « estime la création d'un chemin de fer de Paris à Rouen éminemment contraire à ces intérêts, préjudiciable à l'agriculture, destructive d'une foule d'existences et de propriétés et menaçante surtout pour le commerce maritime de la

(1) VI G, 121, 122. — (2) VI Ha, volume 5, 14 septembre 1832.

place si, comme il n'y a pas lieu d'en douter, ce chemin doit se prolonger jusqu'à la mer ».

Sur ce point, la Chambre de commerce suit sa commission. « Le petit et le grand cabotage, répond-elle au préfet (1), qui s'exploitent entre Rouen, le Havre et Marseille, présentent une école de marins destinée à être un jour la gloire et la défense du royaume : n'est-il pas à craindre que l'érection des routes projetées, qui lieront la Manche à la Méditerranée, ne porte un coup fatal à cette éducation si précieuse et toute gratuite ? »

Mais la Chambre de commerce ne prend pas à son compte la réprobation de sa commission dans ce qu'elle a de foncièrement hostile à toute espèce de chemin de fer desservant Rouen. Elle ne la fait sienne que quant au chemin de fer de Marseille. Tracé vers Strasbourg et l'Allemagne, la Chambre l'accepte au contraire : elle reconnaît « que l'établissement du chemin de fer de Paris à Rouen, considéré sous un point de vue plus général et comme l'une des parties d'un vaste système de routes en fer qui lieraient Rouen avec l'étranger et notamment avec l'Allemagne et la Suisse, pourrait offrir des avantages qui compenseraient et au delà les inconvénients signalés », et elle conclut :

« Tels sont, Monsieur le Préfet, les craintes que la Chambre de commerce a dû nécessairement concevoir pour la prospérité du sol, dont les intérêts lui sont confiés ; mais si, dans un conseil supérieur, il demeurerait prouvé que la création des chemins de fer doit être une source de richesse générale, si l'on établissait jusqu'à l'évidence que par cette voie nouvelle le commerce de l'Allemagne nous fût à jamais acquis, que le Havre, par cela même, devînt un second Anvers, un autre port des Etats germaniques, alors Rouen doit se taire en face d'avantages aussi puissants et se soumettre à la nécessité. »

On aura noté les réticences, le manque de foi dans l'avenir du nouveau mode de locomotion. A Rouen comme à Reims, les avantages à attendre des chemins de fer n'apparaissent que comme une éventualité. On n'en parle qu'avec prudence, comme d'une chose qu'il faudrait encore démontrer.

A Metz, au contraire, pays du fer, on y souffre avec plus d'acuité qu'ailleurs du défaut d'un mode de transport qui conduirait à pied d'œuvre le charbon de l'inépuisable réserve du gisement tout proche de la Sarre. Le chemin de fer apparaît aux industriels comme le salut tout proche. Comme dans la

(1) VI, Hb.

Loire, une société se forme. On envisage d'établir un railway entre Metz et Sarrebrück. L'entreprise a pour cheville ouvrière un homme d'affaires de Metz, Siméon WORMS (1). En quinze mois de séjour à Paris, pendant les années 1830 et 1831, il négocie avec toutes les administrations en cause, celle des Douanes, comme celle des Ponts et chaussées. De celle-ci il obtient, le 8 mars 1831, l'autorisation de procéder aux études préparatoires. Comme le chemin de fer doit pénétrer en territoire prussien sur une longueur de 6 kilomètres, il entre également en rapport avec le gouvernement de Berlin par l'intermédiaire de son ministre à Paris, le baron de WERTHER; il réussit à obtenir la promesse de la concession qu'il sollicite en territoire prussien. Il parvient facilement à réunir les capitaux nécessaires. Le gouvernement prussien s'était réservé pour ses sujets une partie des actions. Mais, faute de loi favorable à l'expropriation, la société se heurta, comme la Compagnie du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, à l'opposition des propriétaires de terrains qui, demeurant intraitables, l'obligèrent à ajourner son projet. Il n'eût tenu qu'à des dispositions un peu plus favorables des populations que le projet du chemin de fer de Metz à Sarrebrück fût, dès cette époque, très sérieusement engagé.

C'est à cette époque que dans la Haute-Marne enfin, Henri FOURNEL proposait aux maîtres de forges et aux propriétaires de forêts, comme seul remède à la décadence autrement inévitable du septième groupe métallurgique, la construction d'un chemin de fer de Gray à Verdun.

A partir de 1833, les chemins de fer tiennent une place beaucoup plus grande dans les délibérations locales.

Chacun fait d'abord écho à la loi du 27 juin 1833.

A Strasbourg, dans sa deuxième session de 1833, le Conseil général du Bas-Rhin réclame la mise en œuvre immédiate des études autorisées par le parlement (2). En 1834, il se fait encore plus insistant (3) : il se plaint de ce que, malgré la désignation de NAVIER, les travaux n'aient pas avancé, alors que le temps presse ; il parle même du découragement que provoquent dans l'Est ces lenteurs ; il montre que de la rapidité de la décision prise en France quant au chemin de fer de Strasbourg, dépendra le sens suivant lequel sera assurée en Allemagne la communication, soit par canaux, soit par chemins de fer entre Rhin et Danube. Que l'on perde du temps, et cette

(1) 1641 à 1647 et 218. — (2) IV, Ic 1833, 142. — (3) *Ibid.*, 1834, 267.

communication se fera en Bavière dans l'intérêt de la Hollande et de la Belgique ; que l'on aboutisse rapidement au contraire, et l'on favorisera l'établissement de cette relation par le territoire du Grande Duché de Bade.

Pour Strasbourg il s'agit donc avant tout d'asseoir sur une base inébranlable sa position d'entrepôt sur la grande artère du transit international de l'Europe. A Mulhouse, on est aux prises avec d'autres réalités. Si l'on veut la jonction de Paris avec Strasbourg, on estime qu'elle ne peut se faire que par Mulhouse. Aussi, dès l'abord, Chambre de commerce comme Société industrielle, non sans d'ailleurs de très suggestives hésitations (1), prennent position contre le tracé direct Paris-Strasbourg, dont Mulhouse se révèle tout de suite l'irréductible adversaire.

Après avoir félicité le ministre des Travaux publics de s'occuper maintenant des chemins de fer, la Chambre de commerce lui écrit (2) :

« La première de ces routes qui occupe votre pensée ne peut être que celle du Havre à Marseille, par Paris et Lyon. Une autre communication, de très haute importance également, est celle de Paris avec Strasbourg et Bâle ainsi que de ces deux dernières villes avec Lyon et Marseille. C'est dans la vue de satisfaire à toutes ces conditions que la Chambre de commerce vient solliciter de votre sagesse de faire ouvrir les études de ce chemin de fer partant de Dijon sur Strasbourg par Mulhouse avec embranchement sur Bâle.

« Indépendamment du bien-être qu'elle répandrait sur l'industrie de nos départements du Rhin, cette voie offrirait le double avantage d'établir les communications accélérées de l'Allemagne et de la Suisse tant avec la Manche qu'avec la Méditerranée et serait, par cette considération, préférable à tout autre projet qui pourrait être proposé *et surtout à un chemin plus direct de Paris sur Strasbourg qui ne se rattacherait pas en même temps à celui communiquant avec le Midi*, à beaucoup près, le plus important pour nos contrées.»

Rivales quant au chemin de fer de Paris qu'elles veulent chacune à l'exclusion de l'autre, Strasbourg et Mulhouse sont d'accord quant à la nécessité d'un chemin de fer qui les joindrait à Sarrebrück. Elles en escomptent une notable diminution du prix des houilles. De ce chemin de fer, BAZAINE, ingénieur en chef des Ponts et chaussées à Mulhouse, le futur

(1) Voir la minute de 1568, collée à l'intérieur de la couverture cartonnée du copie de lettres n° 2. — (2) 1567.

constructeur de la ligne de Strasbourg à Bâle, en donne un aperçu à la Société industrielle de Mulhouse, dans ses séances du 16 décembre 1833 et du 29 janvier 1834 (1). Il évalue que ce chemin de fer entraînera une réduction de 25 % des prix de la houille sur tous les marchés alsaciens. Mais l'affaire, bien engagée à l'origine, ne tarde pas à traîner et n'a pas abouti encore quand les frères KOEHLIN obtiennent, en 1838, la concession du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, dont la ligne de Sarrebrück n'était en somme que le prolongement.

Chose curieuse, le mémoire de KOEHLIN (2) ne restait pas fidèle à la position prise avec tant de netteté pourtant en 1833 à Mulhouse. Sans doute, le chemin de fer de Strasbourg à Bâle était représenté comme le complément indispensable, au service de l'important transit de l'Est vers le Midi et réciproquement, de la ligne de Lyon à Marseille dont le gouvernement venait de présenter aux Chambres le projet ; mais « ce chemin, ajoutait le mémoire, est encore appelé à faire partie d'une autre ligne de transit de très grande importance, c'est celle du Havre au Rhin. Cette ligne aboutissant à Strasbourg, le chemin de Strasbourg à Bâle en sera le complément », et il concluait : « Ainsi, le chemin de fer de Strasbourg à Bâle se trouve associé aux deux lignes de transit et de communication intérieures *les plus importantes pour la France* ; il doit appartenir à l'une et à l'autre, *il doit leur servir de raccordement.* »

Ces mots, signés des représentants les plus autorisés de l'industrie mulhousienne, pouvaient faire croire que l'ambition nourrie à Mulhouse de servir de passage obligé au mouvement commercial venu à la fois de Paris et de Marseille vers la Suisse et l'Allemagne était définitivement abandonnée. On verra qu'en réalité il n'en était rien.

L'ouverture des études de chemin de fer sur la ligne directe de Paris à Strasbourg donnait lieu à d'autres compétitions. Dès le 29 janvier 1834, le maire de Reims attirait l'attention du ministre sur la nécessité de ne pas laisser Reims à l'écart de cette grande communication. Sans vouloir entrer dans le domaine des ingénieurs, la municipalité n'envi-sageait pas comme possible que le chemin de fer pût être affecté d'une autre direction générale que celle de la vallée de la Marne jusqu'à Vitry-le-François et elle demandait que la voie ferrée fût déviée à partir de Châtillon-sur-Marne, par la vallée du Nauron et Reims pour rejoindre Châlons par

(1) 371, 1834, 152. — (2) 206.

la vallée de la Vesle (1). L'envoi de cette lettre souleva une discussion à la Chambre de commerce : le représentant de l'arrondissement d'Epernay objecta « qu'en raison des nombreuses relations d'Epernay avec Rheims, il lui semblait plus dans l'intérêt de ces deux villes de voir le chemin de fer passer par Epernay et Châlons, sauf ensuite à demander un embranchement de Rheims à Epernay. » Il obtint gain de cause et la Chambre de commerce écrivit au ministre pour rectifier en ce sens, pour ce qui la concernait, le vœu de la municipalité (2).

Chaumont et Troyes sont, à l'inverse de Reims, dans l'orbite des études de la ligne de Paris à Lyon. A Chaumont, le Conseil général fait état de la crise économique dans laquelle l'accroissement inconsidéré du nombre des hauts-fourneaux et des forges dans le département va plonger le groupe métallurgique tout entier. Il demande que le chemin de fer de Lyon soit tracé par la vallée de la Marne comme l'avait préconisé FOURNEL, et non par la Seine ou par l'Yonne. En effet, dit-il, les usines de la Marne sont encore plus mal placées que celles de la Seine, et l'Yonne est desservie par le canal de Bourgogne. D'autre part, le chemin de fer de la Marne assurerait les communications avec le grand entrepôt de Gray. Ce vœu ne cessera d'être répété jusqu'en 1842 (3).

A Troyes, au contraire, dès 1835, le Conseil général émet le vœu que le tracé du chemin de fer de Lyon passe par la vallée de la Seine qui offre, dit-il, la distance la plus courte, les pentes les plus douces, le sol le plus facile à travailler et qui permet enfin de donner aux deux lignes de Lyon et de Strasbourg un tracé commun sur une distance assez longue.

A Metz, Siméon WORMS reprend son projet de jonction avec Sarrebrück. Vers 1836, l'abondance des capitaux et des circonstances plus favorables l'y incitent. Une nouvelle autorisation lui est donnée par la direction générale des Ponts et chaussées le 24 septembre. Par contre, le gouvernement prussien fait attendre sa réponse à une nouvelle requête et allègue, enfin, qu'il n'entre plus dans ses intentions de laisser établir aucun chemin de fer dans cette direction. WORMS s'adresse alors au président du Conseil, comte MOLÉ, qui l'accrédite auprès du ministre du roi, à Berlin. La négociation s'annonce bien, le comte WERTHER lui-même, devenu ministre des Affaires étrangères de Prusse, lui a ouvert les portes du ministère des finances prussien, duquel relevaient les travaux publics, quand le choléra se déclare à Berlin. WORMS, déjà sur la route de la capitale prussienne, revient sur ses pas (4).

(1) 1571, bis. — (2) 1573. — (3) IV Eb. — (4) 1648 à 1654 et 218.

A peine rentré à Metz, il reçoit de capitalistes sarrois, réunis pour faire procéder aux études d'un chemin de fer de Sarrebrück à Mannheim, l'offre de se joindre à la compagnie française pour réaliser la prolongation de leur ligne en France jusqu'à Metz. Les négociations avec Berlin devenaient inutiles. WORMS accepte l'offre des sarrois et réalise la fusion des deux compagnies.

La société définitive était composée des personnalités suivantes (1) :

Henri SIMON, banquier à Metz ;
 Charles DE WENDEL, maître de forges à Hayange ;
 Théodore, baron DE GARGAN, maître de forges à Hayange ;
 Em. BOUCHOTTE, manufacturier à Metz ;
 Auguste DUPONT, négociant à Metz ;
 P.-S. CHEDEAUX, commissionnaire à Metz ;
 DORR frères, banquiers à Metz ;
 Siméon WORMS, ancien négociant à Metz ;
 Henry WESTERMANN, négociant à Metz ;
 Adolphe WORMS, banquier à Metz ;
 Ferdinand BLONDIN, agent de change à Metz ;
 Georges SCHMIDTBORN, négociant à Sarrebrück ;
 Henry KARCHER, négociant à Sarrebrück ;
 SCHMIDT, manufacturier à Sarrebrück ;
 STUMM, maître de forges à Neunkirchen ;
 Frédéric KRAEMER, maître de forges à Saint-Imbert ;
 Frédéric LUCAS, négociant à Sarrebrück ;
 Louis ROCHLING, négociant à Sarrebrück.

Les études du chemin de fer furent confiées aux célèbres ingénieurs Eugène FLACHAT et Jules PETIET qui publièrent en 1839 leurs travaux en un mémoire remarquable.

Leur tracé partait de Metz, auprès de la porte de Thionville, et suivait la rive gauche de la Moselle jusqu'à Argancy, où il traversait la rivière, remontait avec une pente de 0,0105 par Antilly, traversait la crête au-dessus d'Avancy par une tranchée de 13 mètres de profondeur, descendait par une pente de 0,007 par la vallée de Hayes jusqu'à Pontigny où il franchissait la Nied française. De là, il passait dans la vallée de la Nied allemande, qu'il remontait en se rapprochant de Varize, Morlange et, traversant trois fois cette petite rivière, il s'élevait à partir de Bionville par une pente de 0,0055, pour abandonner

(1) — 199.

la vallée de la Nied en face de Fouligny, et prendre une vallée secondaire, en passant près de Marange, Hallering et Zimming. La rampe atteignait en cet endroit 0,010. On aboutissait ainsi au faite de Boucheporn, que l'on franchissait au moyen d'un souterrain de 440 m. La ligne redescendait alors par une pente de 0,007 sur une longueur de 16.000 m. par la forêt de Saint-Avold, l'Hôpital et la vallée de Sainte-Fontaine jusqu'à Merlebach. Il empruntait le cours de la Rossell jusqu'à Rosbrück, remontait par des alignements jusqu'à Forbach. De Forbach, enfin, il descendait sur Sarrebrück par la vallée de Styring avec une pente de 0,007 (fig. 14).

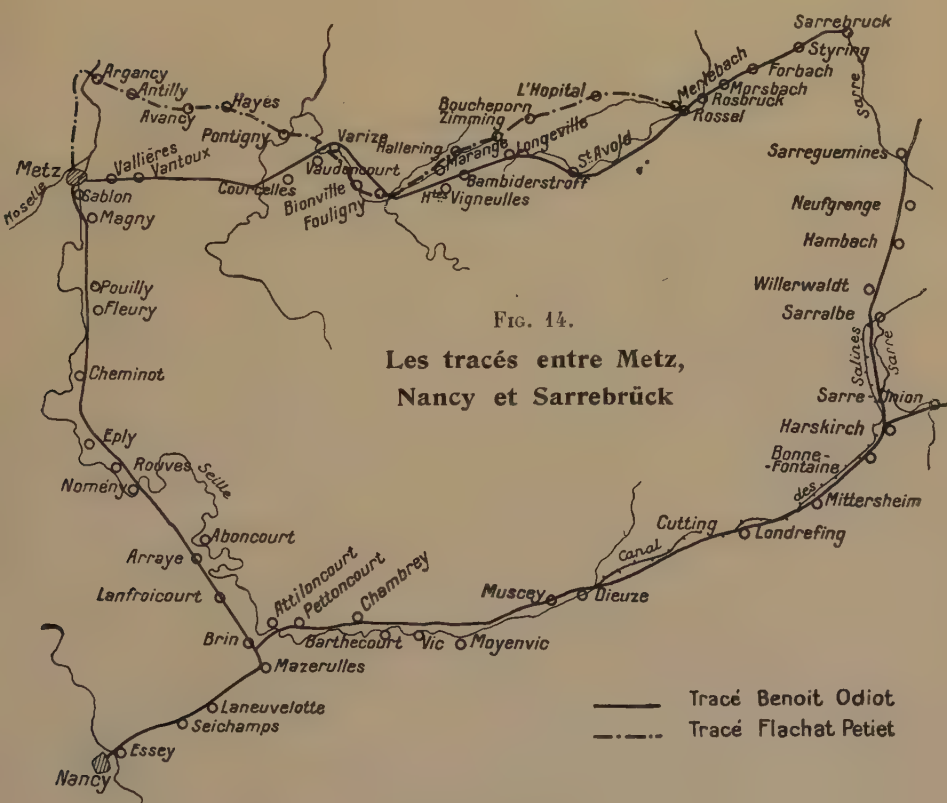
Ce tracé était surtout destiné à l'alimentation en houille des usines de la Moselle. Il était peu convenable pour une ligne de grande communication internationale. Il exagérait en sens opposé, à la fois par ses sinuosités et l'inclinaison de ses déclivités, cette adaptation aux nécessités économiques que DAUSSE avait par trop négligée. Mais, par l'ensemble de ses considérants, l'étude de ce tracé était une œuvre de haute portée économique, dont les membres de l'administration ne tarderont pas, en les rectifiant suivant des principes plus rigides, à appliquer les méthodes.

Presque en même temps que la société franco-sarroise, une autre société, formée à Nancy sous la raison sociale BENOIT-ODIER, entreprenait les études d'une ligne de chemin de fer partant de Nancy et de Metz, en direction de Sarreguemines et Sarrebrück, avec embranchement sur Château-Salins, Sarrebourg et Sarre-Union. Par le Nord cet ensemble de communications était destiné à se prolonger via Sedan, sur Namur, où il se serait relié à tout le système des voies ferrées belges (1).

Le tracé général de la ligne principale empruntait le sillon de la Seille et du canal des Salines. La branche de Metz sortait de cette ville par la porte Saint-Thiébauld et remontait la Seille, sur la rive droite jusqu'à Nomény, par Magny, Pouilly, Eply, Rouves, sur la rive gauche à partir de Nomény, par Arraye, Lanfroicourt et Brin, pour rejoindre, en face d'Attiloncourt, la branche venant de Nancy. Celle-ci partait de Nancy, du jardin botanique, passait la Meurthe tout près et en aval du pont d'Essey et se dirigeait vers Seichamps, où elle franchissait le faite par un souterrain de 500 mètres de longueur. De là, en empruntant la vallée d'Amsule, en face du village de La Neuvelotte, elle descendait sur la Seille par l'affluent de Maze-rulles, vis-à-vis Brin-Basse. Les deux lignes jointes remontaient

(1) 197.

alors la Seille par Vic, Marsal et Dieuze. Elles suivaient ensuite le canal des Salines par Cutting, Londrefing, Mittersheim et Bonnefontaine, projetaient à Harskirch un embranchement sur Sarre-Union, puis remontaient la Sarre jusqu'à Sarralbe. Elles en coupaient le méandre au col de Hambach pour atteindre directement Sarreguemines, au delà de laquelle elles étaient



destinées à se relier à la ligne bavaroise de Mayence et à la ligne prussienne de Sarrebrück.

A partir de Metz, une ligne directe était d'ailleurs proposée sur Sarrebrück par la même compagnie. Elle différerait assez sensiblement du projet FLACHAT. Elle sortait de Metz par la porte Sainte-Barbe, en direction du vallon de Vallières, qu'elle remontait jusqu'au delà de Vantoux ; de là, elle se dirigeait sur la vallée de la Nied française par le col de Marcilly. Traversant la Nied, elle courait à droite de Courcelles et de Vaudincourt, remontait la Nied jusqu'à Fouligny, ensuite passait

dans la vallée de la Rossell par le col de Bambiderstroff et de là, par Saint-Avold, Merlebach et Rosbrück, aboutissait à Sarrebrück en suivant la vallée de Styring.

La traversée du col de Bambiderstroff nécessitait un sous-terrain de 1.500 m. et de profondes tranchées à l'entrée et à la sortie. D'autre part, le passage des différents faîtes séparant les vallées de la Moselle, des deux Niefs et de la Rossell exigeait des contrepenes dont les rampes sans dépasser il est vrai 0.005, s'étendaient sur des longueurs importantes.

Aucun de ces projets n'était destiné à un aboutissement. La crise financière de 1839 entraîna la dissolution au moins momentanée de la compagnie franco-sarroise. Les lignes de la compagnie BENOIT-ODIER étaient par ailleurs peu susceptibles de se raccorder avec celle d'intérêt général qui réunissait directement Paris à Strasbourg au tracé de laquelle elles en juxtaposaient d'autres suivant des directions parallèles beaucoup moins favorables, notamment entre Metz et Nancy et entre Nancy et Sarrebourg.

Ainsi, dans ces premières manifestations de leurs vœux, de leurs espoirs ou même de leur activité pratique, les localités prennent déjà les positions essentielles que leur dictent, à l'égard du chemin de fer, leurs situations géographiques et leurs intérêts économiques. Dès maintenant ces manifestations permettent de dégager les tendances générales entre lesquelles hésitera, suivant que l'on écoutera telle ou telle ville, le tracé du chemin de fer. Strasbourg s'oppose à Mulhouse, celle-là appelant le tracé le plus direct qui la relie à Paris, celle-ci cherchant à détourner le même tracé par ses murs pour satisfaire à la fois les intérêts qui la lient à l'Ouest et au Sud. Troyes plaide pour un itinéraire du chemin de fer de Lyon, qui desserve ses manufactures et les place en même temps sur la route de Strasbourg. Reims, déjà plus attirée vers le Nord, tente de faire dévier par chez elle la direction du chemin de fer. Metz souhaite avant tout sa liaison par fer avec les mines de Sarrebrück et, par delà, avec Mayence et le Rhin sur la route duquel elle est depuis toujours une étape. On n'aura que peu à ajouter par la suite à ce tableau et c'est entre ces différentes forces d'attraction que la ligne à diriger vers les frontières de l'Allemagne aura à s'insérer suivant sa direction propre. Depuis que Paris est capitale cette direction, on l'a vu, passe par les villes de la vallée de la Marne, Bar-le-Duc, Nancy, Strasbourg, avec quelque part, soit à Châlons, soit à Commercy, soit à Nancy, une branche sur Metz et l'Allemagne du Nord.



FIG. 15. — L'EMBARCADÈRE DU CHEMIN DE FER D'ORLÉANS, BARRIÈRE DE LA GARE À PARIS,
OU L'INCÉNIEUR EN CHEF DAUSSE FAISAIT ABOUTIR LA LIGNE DE STRASBOURG.
(d'après une lith. de Champin.)

CHAPITRE IV

LES DISCUSSIONS PARLEMENTAIRES DE 1837 ET 1838

Pour satisfaire les grands intérêts dont on a tenté, au début de cet ouvrage, de dégager la nature et les caractères, les deux premières lignes de chemin de fer à construire en France devaient épouser la croisée des communications internationales qui empruntent naturellement le sol français et qui coïncident en même temps avec les communications intérieures les plus essentielles au pays : la route du Havre en Allemagne pour assurer les débouchés de l'Europe centrale, la route de Marseille à la mer du Nord pour établir cette relation de l'Angleterre avec l'Orient dont le mirage avait si fort hanté l'esprit des saint-simoniens.

Ce programme, nul n'était plus désigné en 1837 pour le proposer que le gouvernement MOLÉ qui, fidèle serviteur de la politique de Louis-Philippe, s'était donné la mission d'être un gouvernement d'affaires ; nul n'était plus apte à le défendre et à l'exécuter que cette administration des Ponts et chaussées qui, avec son chef LEGRAND, estimait que les chemins de fer étaient chose royale et qu'il appartenait à l'Etat d'en assurer les lignes les plus essentielles, celles qui constitueraient, pouvait-on dire, des rênes par quoi serait dirigé tout le rythme de la vie économique et politique du pays.

Or, des méditations des économistes, des études des ingénieurs, de toutes ces leçons dont l'expérience du passé était l'avocat et dont les phénomènes du présent étaient l'illustration vivante, le gouvernement MOLÉ allait tirer brusquement, en 1837, un programme disparate, mal conçu, mal étudié, mal mûri, fruit d'un empirisme hâtif, esclave de circonstances momentanées : le 8 mai 1837, le ministre des Travaux publics, MARTIN (du Nord), déposait six projets de chemin de fer, six projets de détail, l'un pour le chemin de fer de Paris à Orléans ; le second pour celui de Paris à Rouen ; le troisième pour la ligne de Mulhouse à Thann ; venaient ensuite les lignes de Lyon à Marseille, de Paris à la frontière de Belgique, les chemins d'Alais à Beaucaire et de Beaucaire aux mines de la Grande-Combe. Le ministre imaginait que le parlement accepterait de discuter à la fin d'une session pourtant chargée, cette avalanche de projets séparés, alors que les élus

du pays, comme le pays lui-même, dans la mesure où il était disposé à discuter d'affaires au lieu de politique, rêvait au contraire d'une grande construction où il pût sentir l'intelligence de ses principaux intérêts matériels.

Aussi, dès l'ouverture de la discussion générale du premier de ces projets, celui de la ligne de Paris à Rouen, on put dégager la tournure qu'allait prendre le débat quant au choix des lignes à construire ; le gouvernement se verrait objecter deux critiques essentielles : on lui reprocherait, d'une part, l'omission du chemin de fer à diriger de Paris sur la frontière d'Allemagne ; d'autre part, le choix de cette ligne de la frontière de Belgique, dont la construction réalisée avant celle du « railway » de Strasbourg ne pouvait que desservir les intérêts français. Bref, à son programme de réalisations désordonnées, liées aux convenances de l'initiative privée, on allait opposer un programme national où se réaliseraient les grandes liaisons économiques du Nord au Sud et de l'Ouest à l'Est, propres à assurer à la nation une arme puissante dans la concurrence internationale.

Le premier avocat de cette thèse se présente, le 16 juin, dès l'ouverture de la discussion : c'est le colonel PAIXHANS, député de la Moselle. Il débute par des généralités ; il montre la nécessité d'entreprendre sans retard les chemins de fer et il signale les efforts que font dans cette voie les autres pays ; mais c'est pour dégager immédiatement les directions que doivent prendre les entreprises françaises (1) :

« Et combien l'avenir ne nous reprochera-t-il pas, s'écrie-t-il, d'avoir fait si peu, lorsque la nature a tant fait, sous tant de rapports, pour donner à la France l'avantage sur les autres nations ? Regardez-la donc cette ligne si admirable que tous les gouvernements nous envient, cette ligne partant du Havre qui, en traversant Paris, va par la Marne et par un seul canal, dont les projets sont rédigés, trouver le Rhin à Strasbourg ; le Rhin que les peuples allemands sont tout prêts à rattacher au Danube, au Danube que l'Autriche travaille sans relâche à rendre navigable. Est-ce que cette ligne, qui rattacherait le Danube à la Seine et la capitale de l'Autriche à la nôtre et un jour la mer Noire à l'Océan, ne serait pas bientôt la grande artère de la richesse commerciale et de la puissance politique de l'Europe ? Est-ce qu'elle n'établirait pas à travers la France un mouvement productif de tout ce qui vient des mers et de l'Angleterre pour

(1) 381, 1552.

aller en Allemagne, en Russie, en Turquie et pour les retours en sens contraire? Est-ce que si l'Angleterre ou seulement l'Autriche possédait une pareille situation, il n'y aurait pas déjà, depuis le Havre jusqu'à Strasbourg, et une ligne de navigation, et une ligne de fer et des négociations pour qu'on travaille jusqu'au Danube au profit de toutes les nations. »

A cette ligne naturelle, il ajoute l'autre ligne qui, de la Hollande et du Bas-Rhin, viendrait par la Meuse, la Moselle et la Saône descendre le Rhône, pour arriver à Lyon et à Marseille. Il montre par ces deux lignes, Paris communiquant rapidement avec quatre mers, réaliser sa destinée de centre du monde ; et, pour conclusion, il réclame du gouvernement un plan coordonné, un plan réellement national par la satisfaction donnée aux plus grands intérêts du pays.

Cette même thèse, BERRYER la reprend le 19 juin (1). PAIXHANS était député de la Moselle : on pouvait lui reprocher de plaider pour son clocher. Avec BERRYER, le débat s'élevait. Dans la séance précédente, le ministre s'était attaché à montrer tous les intérêts du chemin liant Paris à la frontière belge. BERRYER allait dégager d'une manière lumineuse tous ses inconvénients : son argumentation est fondée sur les efforts qu'on tente à l'étranger pour ravir à la France le monopole du transit de la mer du Nord à la Méditerranée et le concours que précisément apportera à ces efforts la ligne de la Belgique :

« Messieurs, s'écriait-il, je le disais il y a quelques jours : de grandes lignes de communication par voie de chemin de fer sont établies et vont s'achever du côté de Trieste pour joindre les chemins de fer déjà établis. En Allemagne, un chemin de fer se prépare, qui va porter au cœur de l'Allemagne les chargements de la Méditerranée. Au Nord de la France, Anvers et Bruxelles vont se continuer jusqu'à la frontière du Luxembourg et porter les chargements de l'Océan au cœur de l'Allemagne. Si, entre ces deux grands mouvements, la France demeure oisive, le magnifique littoral qu'elle possède sur les deux mers deviendrait inutile pour elle. Que dis-je? Elle perdrait même les avantages dont elle est en possession. Il n'en peut être ainsi et cette considération, qui doit dominer les délibérations d'une chambre française, doit nous guider sur le choix des chemins qu'il convient d'exécuter d'abord.

« La question du transit des marchandises est une question d'autant plus importante qu'à notre frontière du Nord,

la Belgique... pourra, par son magnifique port d'Anvers, faire le transport des marchandises jusqu'au cœur de l'Allemagne... C'est pour cela que je crois qu'avant tout... c'est le chemin de fer du Havre qui doit d'abord fixer notre attention. On a mis en parallèle ou plutôt on a voulu présenter avec quelque prédilection le chemin de fer de Belgique, qui, vous a-t-on dit, unirait Londres à Paris. Messieurs, prenez garde, cette raison suffirait pour faire rejeter cette année le vote de ce chemin, car Anvers serait le débouché des arrivages de Londres. Ce ne serait pas le Havre, ce ne serait pas Dieppe, ce ne serait pas Calais, ce serait Anvers qui absorberait tout ce mouvement pour apporter à Paris, par le chemin de fer de Belgique, tout ce qu'il plaira aux Anglais de nous procurer.

« Ainsi, la raison que le ministère a donnée pour que la préférence fût accordée au chemin de fer de Belgique me paraît, au contraire, la raison déterminante pour donner la préférence à un chemin de fer qui, par ses deux extrémités, le Havre et Strasbourg, appartient à la France et nous assure le transit qui nous permettra de lutter par une ligne pareille contre la ligne de Belgique. Le chemin de fer du Havre est donc celui que nous devons nous hâter de mettre à exécution. Je demande donc à la Chambre de voter d'abord la ligne du Havre à Paris qui doit bientôt être conduite jusqu'à Strasbourg. »

BERRYER avait touché juste et l'avenir devait montrer qu'il avait été prophète. La priorité accordée au chemin de fer de la frontière belge, en prolongeant sur la France une ligne de transit concurrente des lignes de transit proprement françaises, ne pouvait manquer de détourner le mouvement commercial de l'Europe centrale des ports français de la mer du Nord, de la Manche et de l'Océan tant que le chemin de fer de Strasbourg ne serait pas construit. Le comte DUCHATEL put essayer de réduire la portée de cet inconvénient (1) en montrant qu'on pouvait opposer à ce détournement de transit certaines formalités ; la défense était mauvaise et permettait à BERRYER de préciser encore sa pensée et de conclure le débat à son avantage : « Quels que soient les objets de transit, l'intérêt de la Belgique est de tracer sa ligne de transit depuis Anvers jusqu'à Bruxelles et de Bruxelles jusqu'au Luxembourg et, ainsi, cette ligne attirera au port d'Anvers des chargements de nature à être transportés par chemin de fer, afin de leur faire atteindre plus rapidement l'Allemagne. Eh bien ! c'est cette rapidité de marche pour

(1) 381, 1589.

les objets susceptibles d'être voiturés par le chemin de fer que je veux que nous disputions à la Belgique ; c'est pour cela que je veux assurer le transit à la frontière d'Allemagne par un chemin de fer qui traverse la France et procure au Havre les avantages que la Belgique veut donner à son port d'Anvers ; c'est pour cela que je demande la priorité pour le chemin du Havre ». Et, pour conclure, répondant à l'argument politique que DUCHATEL n'avait pas manqué de faire valoir à la fin de son discours, l'immense importance qui s'attachait à la réunion des trois capitales, de Londres, Paris et Bruxelles : « Quelles que soient les questions politiques qui peuvent être traitées un peu plus tard, si la Belgique désire son accord avec la France, il ne faut pas que ce soit au détriment de la France, il faut que les choses soient égales entre les deux pays. »

Bref, dans ce grand débat où les deux lignes du Nord et de l'Est se disputent la priorité, l'une, la ligne de la frontière belge, apparaît comme l'instrument d'une politique étrangère ; l'autre, comme l'instrument d'une politique économique. Du moment où il fallait accorder à l'une la priorité sur l'autre, on était conduit du même coup à sacrifier l'une des politiques à l'autre. Les auteurs qui ont fait la critique de ce débat y ont surtout vu une des manifestations de la coalition naissante contre la politique constructive du cabinet MOLÉ. Il semble qu'il y ait eu en l'occurrence plus qu'une simple manœuvre parlementaire et que la Chambre ait clairement placé le ministère devant des contingences économiques dont une politique des intérêts matériels, du moment qu'on en faisait une, ne pouvait pas faire abstraction.

L'enseignement que le gouvernement eût dû tirer de ces délibérations était facile à dégager : d'une part, présenter au parlement un programme homogène et, d'autre part, adapter ce programme aux nécessités économiques auxquelles la France avait à satisfaire pour conserver et ensuite développer la situation particulièrement enviable au point de vue du commerce international que sa position géographique lui procurait. Aux termes des débats qui venaient d'avoir lieu, il était sensible que ce programme devait être fondé avant tout sur les deux artères capitales du Havre à Strasbourg et de Calais à Marseille, par où communiqueraient à travers la France les centres les plus importants du commerce mondial, en même temps que, dans la France même, les places les plus considérables du pays.

Cet enseignement, l'administration des Ponts et chaussées, en la personne de son directeur général LEGRAND, ne sut

ou ne voulut le tirer. De certains indices, celui-ci crut dégager que la Chambre était avant tout favorable à l'exploitation des chemins de fer par l'Etat ; c'était en même temps sa thèse personnelle. Cette conviction et une singulière absence de culture économique ne lui permirent pas de tenir compte des sentiments manifestés jusqu'à l'évidence par la Chambre en faveur de la grande arcature Nord-Sud Est-Ouest de nos communications nationales.

La construction de la ligne de Strasbourg rentrait cependant bien dans le cadre préalable qu'il posait dans l'exposé des motifs des projets de 1838, comme devant renfermer tout notre système ferroviaire : l'exécution des chemins de fer principaux par l'Etat, des lignes secondaires par des compagnies. N'avait-il pas semblé, lors des délibérations de la commission extraparlamentaire d'octobre 1837 (1), que s'il y avait une ligne qui devait être construite par l'Etat, c'était celle de Strasbourg, en raison même de son importance politique et militaire et suivant le critérium que l'administration avait choisi pour distinguer les lignes principales des autres ? Cette ligne n'était-elle pas véritablement essentielle d'une part, en ce qu'elle unissait Paris à de grands centres de population et, d'autre part, en ce que, par sa position géographique, elle était destinée à être le siège d'un grand transit ? Cette ligne devait donc être logiquement, et de par les principes et de par les enseignements des délibérations de la session précédente, la première dont l'exécution eût dû être proposée l'année suivante au parlement. Or, ce fut précisément la seule des lignes formant la trame du réseau général qui fut exclue systématiquement du programme d'exécution présenté aux chambres : en ce qui concernait le chemin du Nord, on proposait l'exécution de la ligne de Paris à la frontière belge toute entière ; en ce qui concernait la ligne du Havre, on demandait la construction du chemin de Paris à Rouen ; en ce qui concernait la ligne de Marseille, la section de Lyon à Marseille ; en ce qui concernait la ligne de Bordeaux, enfin, le chemin de fer de Paris à Orléans. Sur la direction de l'Allemagne, rien ; pourquoi ?

« C'est qu'entre le Havre et Strasbourg, disait l'exposé des motifs (2), la loi du 17 juillet 1837 a ouvert un crédit de 11.700.000 francs pour des canaux latéraux à la Marne ; un nouveau crédit devra être demandé pour le perfectionnement de la rivière dans les parties où il n'existe pas.

(1) 229, page 43. — (2) 385.

de navigation artificielle. Nous venons tout à l'heure de vous proposer d'allouer 45 millions pour l'établissement d'un grand canal destiné à unir la Marne au Rhin : des dépenses considérables vont donc être faites entre Paris et Strasbourg ; une voie navigable continue réunira dans cette direction l'Océan au Rhin et, plus tard, avec le Danube et la Mer Noire, lorsque les projets conçus par l'Allemagne seront réalisés. Assurément, le gouvernement, qui s'impose pour ces contrées de si grands sacrifices, peut y retarder pendant quelque temps l'entreprise des chemins de fer. »

Ainsi, au moment même où il inaugurerait avec ampleur une politique ferroviaire, et où, à l'appui de cette politique, il faisait valoir l'avenir qu'il y aurait pour le pays à posséder rapidement ces nouvelles voies de communication, le gouvernement se traînait sur les sentiers battus et accumulait sur une des directions principales, pour ne pas dire sur la direction essentielle, du réseau des chemins de fer à construire, d'énormes dépenses d'aménagement fluvial et de canalisation. Cinquante millions étaient donnés à la voie navigable (et ces crédits étaient si mal calculés qu'on devra les doubler), moyennant quoi on reculait indéfiniment la construction de la voie ferrée.

Singulière contradiction d'une politique qui s'appliquait à être systématique et qui pour manquer de cette imagination constructive dans le futur qui fait le génie des hommes d'état, grevait, en faveur des errements d'un passé périmé, un avenir déjà incontestablement promis aux réalisations des inventions modernes !

Sans doute, pour suivre la pensée du rédacteur de l'exposé des motifs, c'était en effet une folie que d'accumuler dans la même direction l'effort financier nécessaire à la création de deux voies de communication. Mais la route qu'il eût fallu ajourner, c'était la route navigable et non le chemin de fer, c'était le chemin du passé et non celui de l'avenir ; car, après avoir entrepris le premier, le second ne s'en montrerait pas moins indispensable, et l'on se trouverait précisément et inéluctablement contraint à cette dilapidation de ressources financières qu'on avait, à si juste raison, voulu éviter.

C'était donc une faute capitale à ne pas commettre et qu'on perpétra, au contraire, dans la plus sereine inconscience. Qu'allait-il en résulter ? Poursuivis concurremment à quelques années d'intervalle, le canal et le chemin de fer de Strasbourg se nuiront réciproquement dans leur construction simultanée. L'effort financier à répartir sur chacun d'eux

s'anémiera par sa dispersion même. Ce n'est pas deux fois plus vite que la construction du chemin de fer eût avancé : sa rapidité eût grandi de tous les impondérables qu'ajoute à la puissance d'un capital la concentration de sa masse. Au contraire, le canal ne sera pas achevé en 1852. Le chemin de fer le sera à peine, quand au travers de l'Europe une immense voie ferrée aura déjà depuis deux ans, réuni sans interruption Ostende et Anvers aux portes de Trieste.

Cette erreur, on en suivra dans la suite de ce récit les conséquences multiples et les répercussions profondes. A tout moment on verra se heurter le canal et le chemin de fer. Ici, on en est à l'introduction de cette lutte : la suppression du chemin de fer, remplacé par le canal, substitution que le gouvernement présente comme un système et comme une œuvre de justice.

Le Parlement n'allait pas tarder à manifester combien, dans ce programme raisonné, le gouvernement était loin d'une interprétation exacte de ses sentiments profonds et combien, en particulier, cet oubli magnifique de la ligne de Strasbourg, marquée pourtant, en 1837, comme la pièce essentielle de notre outillage économique était inconciliable avec les grands intérêts du pays.

On sait quel accueil la théorie de l'exécution des grandes lignes de chemin de fer par l'Etat reçut de la commission de la Chambre des députés (1). Cependant, un essai de conciliation y avait été tenté. Parmi toutes les lignes à construire, c'était celle de Strasbourg qui avait paru la seule susceptible d'être laissée à l'Etat. Odilon BARROT en avait fait la proposition au ministre (2). Mais celui-ci était resté sur ses positions de 1837. Au chemin de fer de la frontière d'Allemagne il opposait le chemin de fer de la frontière belge ; à la conciliation par la ligne de Strasbourg il opposait la conciliation par la ligne de Belgique. Il s'en expliqua à la Chambre dès la première séance (3) :

« A la vérité, nous ne proposons pas aujourd'hui le chemin de Strasbourg pourquoi ? parce que ce chemin de fer va, pour quelques années, être suppléé par le canal que nous avons proposé. C'est que, d'un autre côté, la nécessité n'est pas la même militairement parlant pour le chemin de fer de Strasbourg que pour le chemin de fer de Belgique. S'il y a, relativement au chemin de fer de Belgique, cet immense

(1) 386, voir commentaires dans 11 et 34. — (2) 387, 1162. — (3) *Ibid.*, 1159.

intérêt commercial dont nous parlerons tout à l'heure, cette nécessité d'un transport rapide et ce motif n'existent pas relativement au chemin de fer de Strasbourg. Je le répète, il est de notre intérêt le plus grave, de notre intérêt commercial le plus évident, que le chemin de fer de la Belgique appartienne à l'Etat. Si je ne me trompe, il paraîtrait que dans la commission on admettait assez généralement d'accorder que, si le chemin de fer de Strasbourg avait été demandé par le gouvernement, il aurait été accordé. Je ne conçois donc pas comment le chemin de la Belgique, ayant été demandé d'une manière positive comme devant être confectionné par l'Etat, pour le double intérêt commercial et militaire dont je viens de parler, le chemin de la Belgique n'a pas été accordé. »

En réalité, on l'a déjà dit, cet immense intérêt commercial, dont parlait le ministre, était un immense et peut-être imaginaire intérêt politique. Le comte MOLÉ s'en expliquait, dès le lendemain, avec moins de réserve que son ministre des Travaux publics (1) : « Messieurs, nous vous en adjurons ! ne perdons pas une année de plus et commençons enfin à doter notre pays de ces chemins de fer dont se couvrent les territoires qui nous environnent. La Belgique, par exemple, a conduit ses lignes jusqu'à notre frontière ; mais elle en a conduit aussi ailleurs ; elle en a conduit sur le Rhin et sur le Rhin elle trouve l'Allemagne, dont les chemins de fer se lieront aux siens. Si vous différez encore, vous feriez peut-être perdre à la France des avantages qu'elle ne recouvrerait pas plus tard. Il y a donc une véritable urgence ; car la Belgique se découragerait ; pensez-y, Messieurs : la Belgique a besoin de quelqu'un ; elle ne peut se suffire à elle-même ; si vous n'arrivez pas à sa frontière lorsqu'elle est arrivée à la nôtre, elle se tournera d'un autre côté. Nous vous livrons ces réflexions. »

Ainsi se reproduisait au sein du parlement la même contradiction qui s'y était révélée en 1837 entre les deux lignes : l'une d'intérêt politique et nuisible économiquement, tant que la France ne serait pas armée d'autre part contre la concurrence même du pays auquel il convenait à un si haut point, croyait-on, de se lier ; l'autre économique. La même réaction de la Chambre était inévitable. Écoutons les différents orateurs.

Un premier orateur, DE LA BORDE, oppose au chemin de fer de la Belgique celui de Marseille (2) : « Le chemin de

(1) 387, 1174. — (2) *Ibid.*

Belgique, dit-il, rentre entièrement dans le principe d'association, parce qu'il est à la fois le plus facile et le plus profitable... Voyons à présent le chemin de Marseille. Là, Messieurs, je ne trouve rien de semblable ; je trouve un intérêt national, mais très peu de revenus particuliers... Mais on dira peut-être : vous ne faites pas un partage juste ; vous accordez trois chemins de fer à l'intérêt privé et un seul au gouvernement. Sans doute, mais vous allez trouver moyen de réparer cette inégalité ; c'est que le gouvernement veuille bien se charger de la ligne de Strasbourg. »

Ici, une interruption caractéristique du comte MOLÉ :
« Nous ne voulons pas la faire. »

« Il est cependant d'une grande utilité, reprend DE LA BORDE ; c'est un chemin militaire, un chemin qui unit l'Europe à la France, un chemin en quelque sorte cosmopolite et que le gouvernement peut seul faire, car les compagnies ne pourraient en retirer du profit. »

GOLBÉRY soutient la même thèse (1). Il ne comprend pas pourquoi, avec la certitude que le chemin de Belgique sera fait, le gouvernement s'entête à vouloir le faire. Il montre la France couverte, du côté de la Belgique, par la Belgique même et qui a des chemins de fer. « Du côté de la frontière de l'Est, au contraire, nous avons l'Allemagne, la perspective de lignes rivales par lesquelles une coalition pourrait précipiter sur nos frontières avec la rapidité de l'éclair des corps d'armée tout entiers. Pour nous, nous nous traînerons à la défense de notre territoire par journées d'étapes... Mais le chemin de Belgique, il faut bien le dire, est loin d'avoir, pour le commerce français, cette importance qu'on veut bien lui donner ; il aurait sans contredit des résultats opposés à ceux qui sont indiqués dans l'exposé des motifs. M. le Ministre du Commerce n'a cessé de nous dire : favorisons le transit ; cependant, on veut le jeter à travers la Belgique ; on proclame la nécessité d'encourager la navigation française ; mais l'on fait tout affluer dans le port d'Anvers. Telle est notre sollicitude pour nos ports ! Si vous faites le chemin qu'indiquait hier l'honorable M. JAUBERT, et qui du rivage de la Manche irait à la Méditerranée, faites celui qui rattacherait le bassin du Danube à nos ports de la Manche, le chemin de fer de Strasbourg à Paris, et celui de Paris au Havre. Le chemin de Belgique n'aura d'autre effet que de dépouiller de tout commerce de transit les ports de France et de les dépeupler d'étrangers. Désormais,

(1) 387, 1178.

le transit se fera par la Belgique et les voyageurs mêmes prendront ce chemin pour arriver en France...»

Cet exposé, l'orateur le fait suivre d'une éloquente péroraison : député de l'Est ce n'est pas l'intérêt de localité qu'il défend, mais les intérêts généraux du pays dont ses commettants « placés sur la frontière, appelés souvent à la défendre, sont pénétrés plus que toute autre population de la France ». CHASSELOUP-LAUBAT l'interrompt : « Vous avez parfaitement raison, dit-il, la ligne de l'Est à la mer est la plus importante ». L'orateur termine alors en mettant le doigt sur le point sensible : « Au lieu de cela, que nous dit l'exposé des motifs ? On emploie assez de fonds au profit de l'Est. Il y aura un canal de la Marne, un autre sur Strasbourg, et ils tiendront lieu provisoirement de chemin de fer. Autre considération, Messieurs : il s'agit de la défense commune et de la facilité de se porter rapidement sur le point vers lequel se dirige toute l'attaque ; et l'on raisonne comme s'il s'agissait d'un secours ; on nous dit : on favorise l'Est ; mais il s'agit de la défense du pays : un canal permettra-t-il de porter des troupes à la frontière ainsi qu'un chemin de fer ? Poser la question, c'est avoir fait la réponse. »

FULCHIRON plaide pour la même cause. BERRYER prend à son tour la parole (1) : après avoir montré la persistance de la prédilection du gouvernement en faveur du chemin de fer de la Belgique, il en cherche les raisons ; il ne les trouve pas.

« Pourquoi cette ligne de la Belgique, Messieurs ? Je n'en sais rien. Je ne puis que répéter les raisons que l'on a données et ces raisons sont courtes : il n'y en a pas beaucoup. Parce qu'elles ont été bien souvent reproduites et parce qu'on a dit trois ou quatre fois la même raison, cela ne veut pas dire qu'il y ait trois ou quatre séries de raisons !! » Il passe en revue les considérations stratégiques, les motifs financiers qu'aurait l'Etat de construire cette ligne et c'est pour les rejeter. Il porte enfin le débat au cœur du problème ; il examine le côté politique de la question ; c'est la réponse au comte MOLÉ (2) :

« Messieurs, faisons-y attention. Qu'est-ce que ce chemin de transit que fait la Belgique d'Anvers à Cologne et qui porte rapidement les arrivages d'Anvers sur le Rhin et au fond de l'Allemagne ? Est-ce là un moyen d'être moins facilement admis dans la ligne de douanes prussiennes, un moyen d'empêcher qu'on y soit accueilli et que les douanes prus-

(1) 387, 1179. — (2) *Ibid.*, 1181.

siennes viennent jusqu'à Mons et Anvers?... L'association prussienne s'offre pour la Belgique avec d'immenses avantages; des considérations du moment peuvent empêcher qu'elle n'y soit admise; mais n'allez pas accroître l'importance d'une ligne de chemins établie contre vous. Si vous voulez balancer ce que l'on fait, faites la même chose : ayez vos lignes transitaires, par exemple une ligne du Havre à Strasbourg et, sous d'autres rapports, sous le rapport non des marchandises, mais des hommes transportés par le chemin de fer, ne consentez jamais à ce que le chemin de Belgique soit fait avant un autre; ne consentez jamais à ce que la ligne du Nord ait une extrémité attachée à la frontière belge avant d'avoir une extrémité attachée à un port français; que la ligne du Nord aille à Boulogne, à Calais; que Boulogne et Calais, nos ports de la Manche, soient l'entrepôt de tout le Nord de l'Europe et de toute l'Angleterre... »

Un éloquent discours de LAMARTINE appuie la ligne de Bruxelles; mais, lui succédant, BILLAULT ajoute d'autres arguments au réquisitoire de BERRYER : « Le gouvernement, pour faire le chemin de Belgique, dit-il, s'appuie sur l'utilité politique, l'utilité stratégique, l'utilité commerciale. Eh bien! pour mon compte, il existe effectivement une ligne qui réunit à un grand degré toutes ces conditions, mais ce n'est pas celle de Belgique, c'est celle de Paris à Strasbourg.

« L'utilité politique! Il faut, dit-on, nous assimiler, nous assurer de plus en plus la Belgique; c'est, au Nord, le boulevard de la France, c'est notre avant-corps contre l'ennemi. Mais croyez-vous qu'il n'y ait pas un intérêt plus pressant encore à tâcher d'agir sur l'Allemagne : la Belgique, c'est vous! Elle a été longtemps française, et, quel que soit son intérêt commercial, elle a une raison décisive de ne jamais se détacher de l'estime politique de la France; c'est qu'elle a la même tache originelle, comme nous elle est révolutionnaire! Nous abandonner, c'est périr. Quant à l'Allemagne, ses nombreux gouvernements sont la plupart absolus : le principe de l'absolutisme domine les puissances qui la régissent; ce qu'il faut, c'est nous mettre en contact avec elle; c'est lier nos intérêts commerciaux, c'est mêler nos populations aux siennes sur l'admirable et prodigieux mouvement des chemins de fer; c'est inoculer par le développement incessant de notre contact nos idées, nos principes, c'est de la rendre sinon rebelle, du moins inerte aux velléités hostiles que pourraient avoir ses gouvernants; pour moi, la question politique est là plus urgente qu'elle n'est au Nord.

« Quant à la question stratégique, je remarque sur la carte un chemin de fer voté parallèlement à notre frontière de Bâle à Strasbourg. La ligne de Paris à Strasbourg perpendiculaire à ce premier tracé, et jetant sur Metz un court embranchement, vous donne pour couvrir votre frontière une admirable facilité...

« Quant au point de vue commercial, la thèse est encore plus facile. Il faut nous lier de commerce surtout avec les peuples qui n'ont pas les mêmes industries, les mêmes besoins que nous ; la diversité des besoins et des industries constitue la nécessité et le développement des échanges ; or, la Belgique, comme nous, a une frontière maritime ; comme nous, elle a des ports, une navigation à encourager ; le transit doit être désiré par elle comme il l'est par nous. Eh bien ! la ligne de transit est tracée par la nature : c'est d'Anvers à Cologne pour, par le Rhin, approvisionner l'immense marché de l'Allemagne.

« Or, c'est aussi là notre principale ligne de transit. Nous sommes dans une concurrence obligée pour nous disputer cette terre d'Allemagne qui, n'ayant pas de ports maritimes, est contrainte d'employer la navigation belge et la nôtre. Ainsi ce transit dont vous vous préoccupez tant, dont vous faites pour les chemins de fer un motif d'urgence, c'est un tracé sur Strasbourg qu'il vous demande et non une ligne qui joigne, qui favorise au détriment de nos ports notre concurrent... »

Que le gouvernement consentît donc à abandonner cette ligne de la Belgique économiquement indéfendable en tant que la première des lignes du réseau français à construire, et il était certain d'obtenir, dès cette année-là, l'adhésion de la Chambre (même, les partisans du chemin de fer du Nord comme LAMARTINE, placent, en première ligne, dans l'ordre d'urgence, le « railway » de Strasbourg avant la route de la Méditerranée), et sans doute le réseau français tout entier y eût gagné dix années. Le ministère s'obstina dans sa résolution antérieure et maintint son étroite préférence pour la ligne de la frontière belge. Le résultat était acquis d'avance. La Chambre rejeta ses propositions.

Comme pour les débats de 1837, on a voulu voir uniquement dans cette discussion la volonté d'une opposition désireuse de faire pièce au gouvernement. Jamais pourtant une assemblée parlementaire discutant des intérêts matériels n'avait atteint — et les citations précédentes en font foi, — à une telle hauteur de vues, à une telle intelligence des grands intérêts du pays tout entier. Cette élévation de termes, cet effort constant de conciliation, cette force dans les arguments

opposés n'est pas en général la caractéristique de simples manœuvres politiques. La réalité était que le gouvernement était dans l'erreur, que l'assemblée au contraire touchait à la vérité. L'avenir devait lui donner raison et l'échec des projets de 1838 tint non pas à l'étroitesse de vue d'une commission que la Chambre ne suivit pas dans ses conceptions retardataires et dans les sophismes de son illustre rapporteur, elle tint à l'entêtement d'un pouvoir auquel on tenta vainement d'ouvrir les yeux sur les réelles nécessités économiques du pays.

Avec l'année 1838, la ligne de Paris à Strasbourg quitte le théâtre des luttes parlementaires et rentre dans une sorte d'obscurité. L'avenir montrera que cette espèce de disgrâce, dans laquelle la tenait le gouvernement depuis l'époque où il avait commencé de s'occuper de chemins de fer, n'était pas près d'être levée dans son esprit.

CHAPITRE V

LES POPULATIONS DE L'EST ET LES INITIATIVES LOCALES

1838-1844

On a signalé au chapitre précédent le caractère et la portée de l'erreur commise par le gouvernement en instituant dans la direction de Strasbourg un canal aux lieu et place d'un chemin de fer. Sur quoi reposait cette erreur ? Sur un axiome généralement admis : les chemins de fer, pensait-on, seraient incapables de transporter les marchandises pondéreuses ; leur rôle spécifique se limiterait à être le véhicule des voyageurs. De ce préjugé, l'administration, imbue par elle-même, avait au surplus eu l'écho répété dans les départements de l'Est lors des enquêtes ouvertes simultanément en octobre 1837 sur le tracé du chemin de fer et sur celui du canal. Sauf dans le Bas-Rhin, en effet, on s'était unanimement prononcé dans l'Est en faveur de la voie d'eau ; et l'administration s'était crue fondée à déduire de ces vœux une préférence catégorique qu'il lui appartenait de satisfaire. Cette préférence était-elle cependant si dénuée de réserve que l'indiquait l'exposé des motifs du projet de loi sur la navigation (1) ? C'est ce qu'un examen approfondi des termes des délibérations locales permet de mettre en doute actuellement, et c'est en même temps ce qu'une analyse avertie des enseignements de l'expérience contemporaine eût permis également à l'administration supérieure de dégager à l'époque. Une rapide revue des délibérations en cause le mettra en lumière.

A Paris, il est vrai, la Chambre de commerce, dans une délibération du 21 février 1838, s'était prononcée pour le canal. Telle est du moins l'indication de fait que la direction de cette compagnie a bien voulu nous fournir. Mais en quels termes ? il ne nous a pas été donné de l'apprendre. On a eu déjà l'occasion de déplorer la garde jalouse montée par la

(1) 383.

Chambre de commerce de Paris autour de ses archives, même les plus anciennes. Il en résulte qu'on n'a pu prendre connaissance des considérants dont fut entourée l'expression du vœu qu'on signale ici et que l'on ne peut rendre compte de l'importance qui y fut accordée à la voie de fer, soit dans le rapport, soit dans le procès-verbal de la délibération. La question demeure donc réservée.

Ceci dit, et en prenant les choses au pire, on remarquera qu'à Paris on était très mal placé pour porter sur la question un jugement décisif. Paris étant le centre d'attraction de tout le mouvement général du pays, la province éprouvait un besoin singulièrement plus fréquent et plus vif de se rendre dans la capitale, que la capitale de se rendre en province : la Société industrielle de Mulhouse l'avait clairement démontré dans la lettre citée précédemment (1). Paris, surtout intéressé par le transport des marchandises et par l'approvisionnement de ses subsistances, pouvait légitimement préférer la voie navigable considérée comme le véhicule normal des marchandises lourdes. Il n'en résultait pas que ce fût cette voie qui répondait le mieux aux nécessités de l'intérêt général et des intérêts locaux.

On peut cependant douter que la Chambre de commerce de Paris n'ait fait aucune place aux besoins de chemins de fer nés des circonstances locales. Partout ailleurs, en effet, dans les départements on se montre au moins aussi intéressé par la voie ferrée que par la voie navigable et, si l'on finit par se déterminer pour celle-ci, c'est sous l'empire de considérations qui ne sont, la plupart du temps, pas exemptes de réserves.

Ainsi, la Chambre de commerce de Reims, réunie le 15 janvier 1838 (2), tout en reconnaissant à l'unanimité l'utilité publique du projet de canal, estime qu'il est du plus haut intérêt pour le commerce français que la construction du chemin de fer soit poursuivie *en même temps* que celle de la voie d'eau.

La Commission d'enquête de la Marne fut plus formelle encore (3) : « Les chemins de fer, dit-elle, loin d'être exclusifs des canaux, en sont, au contraire, le complément indispensable : indépendamment de l'affluence de voyageurs et des marchandises précieuses qu'une voie navigable entraîne souvent, il est du plus grand intérêt sous notre latitude où souvent des gelées de longue durée interrompent la naviga-

(1) Page 59. — (2) VI G, 1838, 17. — (3) 1247.

tion, de donner aux marchandises arrêtées sur le canal un moyen facile de continuer leur route, et, ainsi, outre les considérations déjà présentées, ce serait donner au canal, par le voisinage du chemin de fer, et plus d'importance et surtout plus de certitude dans les époques d'arrivée des marchandises.

En Lorraine, la question se présente sous un double aspect d'intérêt général et d'intérêt local. L'intérêt local y est considérable : c'est surtout celui de la grosse industrie. Pour celle-ci qui avait à manipuler en majeure partie des marchandises pondéreuses : houilles, minerais, fontes, fers, sables, sel, etc..., la voie d'eau présentait une incontestable supériorité. C'est donc surtout à la construction de canaux et à l'amélioration des rivières existantes qu'elle s'attachait.

A Metz, dans la session du congrès scientifique de France, en août 1837, un conseiller général des Vosges, MAUDHEUX, traite des communications nécessaires à la Lorraine (1); il indique le canal de la Saône à la Moselle et le canal du Havre à Strasbourg sans mentionner les chemins de fer. La Commission d'enquête de la Meurthe, d'après l'analyse de l'exposé des motifs du projet de loi sur la navigation intérieure de 1838 — on n'a pu retrouver l'original de sa délibération — accorde de même sa préférence au canal qui « doit être, pour le département de la Meurthe, un immense bienfait ». Mais l'exposé des motifs est tendancieux, et sans doute faudrait-il interpréter cette préférence. Si l'on en croit, en effet, l'exposé que fait de la question la Chambre consultative des arts et manufactures de la Meurthe dans une délibération du 8 décembre 1837 (2), le sentiment public dans la Meurthe ne devait pas s'exprimer sous une forme aussi simple :

« A ne considérer, y lit-on, que l'intérêt général, peut-être un chemin de fer serait-il préférable à un canal : en effet, un canal laisserait subsister les principaux obstacles qui s'opposent au progrès de l'industrie et du commerce sur la ligne de Strasbourg à Paris. La lenteur des expéditions pour un canal de navigation, leur incertitude, leur interruption inévitable dans la mauvaise saison, sont autant d'inconvénients qui disparaîtraient avec l'établissement d'un chemin de fer. Un des points les plus vulnérables de nos frontières, telles qu'elles existent aujourd'hui, est celui qui nous sépare de la Prusse, de la Suisse et des Etats de l'Allemagne. Avec les chemins de fer que l'on établit dans ces contrées, les étrangers

(1) 216. — (2) VI E, 116.

pourront faire arriver avec une extrême rapidité leurs moyens d'attaque jusqu'aux départements de l'Est et ils seront envahis avant qu'on ait pu leur procurer des moyens de défense si un chemin de fer ne donne la possibilité de les faire arriver avec la même promptitude... Toutefois, il est du devoir de la Chambre de déclarer que si l'on ne considère que l'intérêt particulier du pays, ce serait le canal projeté qui aurait la préférence, surtout si l'on pouvait en accélérer l'établissement ; le principal avantage d'un chemin de fer est la célérité des transports, célérité qui est souvent désirable ; mais les produits du sol et de l'industrie de nos contrées consistent en objets dont le poids ou le volume est hors de proportion avec la valeur intrinsèque ; il est peu de circonstances où il soit nécessaire de les faire arriver promptement à leur destination tandis qu'il importe toujours de les faire transporter à peu de frais afin qu'il n'en résulte pas une trop forte augmentation dans le prix de la marchandise ; or, la Chambre a comparé les projets de tarifs dont il lui a été donné communication et elle y a vu que les frais de transport par le canal ne s'élèveraient qu'au tiers ou même au quart de ce qu'il en coûterait par le chemin de fer », et elle conclut : « Cette considération suffirait seule pour déterminer l'opinion de la Chambre en faveur du canal si d'ailleurs l'intérêt général ne devait pas faire pencher la balance en faveur du chemin de fer. Le gouvernement peut seul juger lequel de ces deux intérêts doit l'emporter dans cette circonstance ».

Ainsi, rien de plus clair : la Chambre consultative ne doute pas que ce soit le chemin de fer qui convienne mieux à l'intérêt général. Elle avance l'expression de ce qu'elle croit son intérêt particulier en quelque sorte à son corps défendant et avec une espèce de timidité. Elle le fonde surtout sur la différence de taux du tarif de la voie navigable avec celui du chemin de fer, différence d'où il ressort que le chemin de fer quadruplerait le tarif du canal. On n'a pu se procurer ces tarifs, mais l'énormité de la différence accusée conduit à penser que là comme chaque fois qu'il s'est agi de comparer canaux et chemins de fer à cette époque, l'administration des Ponts et chaussées s'est laissée entraîner par son habituelle prédilection pour la voie d'eau. On ne peut se défendre de penser que le tarif du canal était le tarif minimum et réduit aux seuls frais de traction et celui du chemin de fer le tarif maximum du cahier des charges. Ces deux tarifs étaient ainsi deux extrêmes. Les ingénieurs des Ponts et chaussées admettaient difficilement que les chemins de fer pussent abaisser certains

tarifs en les adaptant aussi étroitement que possible, dans l'état de la concurrence, aux besoins de la matière transportable ; or cette possibilité était dans les faits ; l'administration en avait de multiples expériences : le chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, établi dans des conditions défavorables, avec des pentes de 14 à 17 pour 1.000, transportait dès cette époque les houilles au prix de 9 centimes la tonne (1) et ruinait le trafic du canal parallèle. Les nombreux chemins miniers prouvaient la capacité des chemins de fer à transporter les marchandises lourdes. La valeur de la préférence exprimée par l'industrie locale en Lorraine, toute relative puisque sollicitée par des données tendancieuses, était donc singulièrement diminuée.

Au reste, il était bien évident que la question des enquêtes était mal posée : indiquer un ordre de priorité dans la construction du canal et du chemin de fer, c'était pour les localités risquer de perdre le bénéfice du canal si elles optaient délibérément pour le chemin de fer. Elles réalisèrent le jugement de Salomon : elles demandèrent — la Commission d'enquête de la Meuse en est un exemple — que les deux voies fussent construites en même temps, alléguant qu'elles se prêteraient un mutuel concours, qu'elles ne se feraient pas concurrence. Mais il appartenait à la clairvoyance du gouvernement de déceler dans ces réponses à double fin la réalité des préférences secrètes.

Seule la Chambre de commerce de Strasbourg prit une attitude catégorique. Cette attitude s'était d'ailleurs manifestée déjà antérieurement aux enquêtes : le 22 juin 1837 (2) elle rendait compte en ces termes au ministre des Travaux publics d'une délibération du 17 prise à l'occasion du vote de la loi relative à l'amélioration des rivières : « La Chambre des députés s'est préoccupée, dans sa séance du 12 juin, écrivait-elle, d'un projet de loi relatif à l'amélioration des rivières. On y a parlé d'un canal de la Seine au Rhin. Le commerce de Strasbourg n'en voit pas l'urgence : le but de ce canal est déjà rempli par le canal du Rhône au Rhin et le canal de Bourgogne. Ce n'est pas d'ailleurs que la Chambre de commerce ne tienne pas grand compte de l'amélioration de communications entre Paris et Strasbourg. Elle l'appelle de tous ses vœux. « Mais au lieu de la construction d'un nouveau canal qui aurait sinon des impossibilités du moins d'immenses difficultés, nous invoquons les bienfaits d'un chemin de fer.

(1) 17 bis, 192, 197. — (2) 1576.

Nous considérons la question d'un chemin de fer entre le Havre et Strasbourg comme une question capitale en raison de l'importance du transit des denrées coloniales du Nord vers le centre et le midi de l'Allemagne et vers la Suisse, indépendamment des objets de consommation nécessaires aux départements traversés par le chemin. Mais la question acquiert encore une importance de plus par tous les projets conçus par les états de l'Allemagne, tels que le grand duché de Bade, le royaume de Bavière, le Wurtemberg, l'Autriche, de faire joindre le Danube au Rhin pour mettre en communication directe la mer du Nord et la Méditerranée.

« Il y aurait abréviation de temps dans le parcours du chemin de fer, avantage qui domine celui que peut offrir une navigation artificielle soumise à des alternatives et des interruptions de transport que ne connaissent pas les railways. Et c'est en raison de cette abréviation de temps qu'on verrait le nombre des voyageurs considérablement augmenté. Deux données principales tendraient infailliblement à un succès prodigieux d'un chemin de fer de Paris à Strasbourg : ce sont les voyageurs d'une part et les marchandises de l'autre, tandis qu'une seule donnée recommande la voie canalisée : c'est celle des marchandises encombrantes et de tous les articles qui ne sont pas dans le cas de supporter beaucoup de frais. »

Le 16 novembre suivant (1), la Chambre de commerce interrogée, conformément aux prescriptions organiques des formalités d'enquête, confirmait son avis précédent. La Commission d'enquête, réunie pour donner son avis sur le chemin de fer de Strasbourg à Bâle, insistait sur le fait que ce chemin de fer ne serait qu'un commencement et que seule sa jonction avec les lignes de Strasbourg à Paris et au Havre, de Strasbourg à Sarrebrück et de Strasbourg à Mannheim était susceptible de « réaliser les bienfaits que le pays attend de l'introduction de ce nouveau mode de transport » (2).

Le 3 avril 1838, placée devant le fait accompli de l'omission du chemin de fer de Strasbourg dans les projets du gouvernement, la Chambre de commerce écrit le 14 avril (3) au ministre des Travaux publics :

« Nous vous répétons avec l'accent de la plus profonde conviction que la voie de fer est la plus urgente, la plus indispensable pour le rôle qu'elle doit jouer dans le grand mouvement des marchandises qui se dirigent sur l'Allemagne et la Suisse. Sans doute, les marchés du Havre et de Paris

(1) VI I, XXIII, 238. — (2) D'après 382. — (3) 1578.

seraient secondés on ne peut mieux par les deux voies pour disputer à Londres, à Anvers, à Amsterdam et à Hambourg le commerce extérieur et les avantages du transit. L'une de ces voies offrirait la condition du bon marché, l'autre la condition de la rapidité du transport pour les voyageurs et pour tous les objets de luxe qui ne redoutent pas le prix du transport. Le canal de la Seine au Rhin ne soutiendrait pas toujours avec avantage la lutte avec la navigation du Rhin : la navigation est lente et incertaine; si elle n'est pas interrompue à certaines époques de l'année par l'influence du climat, elle l'est au moins par les accidents du plafond du canal et par la réparation des écluses; les interruptions de toute nature sont d'autant plus certaines que la voie d'eau est plus longue. En preuve de cete assertion, nous citerons le canal de Strasbourg à Huningue qui est soumis à des chômages continuels; or, il n'a que 30 lieues de longueur; et que serait-ce de celui de Paris à Strasbourg qui serait quatre fois plus long? » Elle montre les améliorations apportées au cours du Rhin; elle en expose le trafic; elle insiste sur le fait que la navigation à vapeur est en voie d'y remplacer la navigation ordinaire et elle conclut avec force que ce n'est pas uniquement au canal de la Seine au Rhin qu'il faut songer, mais « surtout et d'abord exécuter le chemin de fer de Paris à Strasbourg ».

La Chambre de commerce de Strasbourg se faisait là l'écho de la sagesse. Il appartenait au gouvernement de tirer les mêmes enseignements des faits contemporains; on a vu qu'ils ne manquaient pas. Ce fut en pleine connaissance de cause qu'il prit sa décision. Il la prit sous l'influence de l'esprit de système avec une singulière légèreté, après des études et sur des devis insuffisants; il préféra le véhicule lent, irrégulier et incomplet, sans doute utile, mais dont on lui signalait partout les inconvénients, aussi peu maniable dans le domaine économique que dans le domaine politique, au moyen de transport rapide, régulier, souple, adapté à toutes les circonstances de la vie nationale, celles de la guerre comme celles de la paix, susceptible enfin de toutes les extensions; et cette faute, déjà grave en soi, car c'était y engager imprudemment les ressources nationales à un moment où elles apparaissaient précisément devoir difficilement suffire à l'immense effort à accomplir pour constituer le réseau ferré, il la commettait dans cette direction même où tous les intérêts vitaux étaient réunis, où il fallait forcer de vitesse pour être à même de soutenir, en temps de paix, l'effort d'une redoutable concurrence économique internationale, en temps

de guerre, le choc possible d'une troisième et d'autant plus cruelle invasion qu'elle serait, elle, dotée du nouvel instrument, de la nouvelle arme de transport.

Cette menace n'allait précisément pas tarder à se manifester ; les événements de 1840 allaient prouver aux saint-simoniens et au pays tout entier qu'il ne suffisait pas de s'occuper d'intérêts strictement matériels, et que le moindre incident était susceptible de soulever contre la France et contre les principes qu'elle était censée représenter, voire qu'elle désirait répandre, une Europe coalisée.

La faute du gouvernement, en refusant le chemin de fer de la frontière d'Allemagne, eût dû n'en apparaître aux marches de l'Est que plus lourde encore. Il n'en fut rien cependant sur le moment même ; ce n'est que plus tard qu'en face d'une nouvelle manifestation de cette politique d'oubli systématique, se réveilleront avec une soudaine spontanéité les traditionnelles angoisses des populations de l'Est, fidèles gardiennes de nos frontières.

Ce fait tient à des considérations d'ordre politique. En Lorraine on ne suit pas la diplomatie de « M. THIERS » en ses belliqueuses rodomontades. Le mirage de l'Orient ne s'exerce pas avec les mêmes couleurs qu'il a pour les esprits romantiques de la capitale. On y est froid, mesuré et pratique. Très sensible au danger venant de l'Est, on ne l'y aperçoit pas encore. Tout y semble tranquille et cet immense péril, invoqué par la presse libérale contre la politique bourgeoise du roi, paraît un fallacieux épouvantail. Le Conseil général de la Meurthe se plaint que les grands travaux publics, en l'espèce ceux du canal de la Marne au Rhin, aient été arrêtés par suite du détournement des crédits sur les dépenses de guerre ; il estime le danger lointain, il émet le vœu (1) « qu'une politique plus sage, plus conforme aux vrais intérêts du pays vienne rouvrir les sources de la prospérité publique, qu'une sage et intelligente économie préside dans un prochain avenir, qui se montre heureusement plus calme, à une favorable répartition des ressources de l'Etat entre les dépenses immédiatement productives et celles dont l'utilité est plus éloignée. »

Le *Journal de la Meurthe et des Vosges*, le plus lu dans les deux départements, tient, le 6 janvier 1841, un langage plus caractéristique encore (2) :

« Nous avons voulu à la fois les bénéfices de la paix et la gloriole de la guerre. Nous avons dit à l'étranger : nous vou-

(1) IV Fd, 98. — (2) 1055.

lons la paix, mais nous ferons la guerre si cela nous convient ; et pour que vous soyez dûment avertis, nous mettons, dès ce moment, la main à la garde de notre épée. Eh bien ! par cette conduite équivoque, nous avons amené chez nos voisins des procédés semblables aux nôtres. Ils veulent aussi la paix, mais ils sont bien aises de se donner comme nous la satisfaction de laisser croire qu'ils n'ont pas peur de la guerre. Et voilà comment il arrive qu'on arme en deçà et au delà du Rhin. »

Ainsi, aucune crainte d'invasion chez les populations de l'Est et, par suite, aucun désir spécialement manifesté d'une voie de communication rapide qui serait surtout un moyen précieux de défense. Au contraire, elles continuent à demander la création du réseau des voies navigables nécessaires au développement des industries lourdes. Le Conseil général de la Meurthe réclame le canal des houillères de la Sarre et celui de la Saône à la Moselle, l'amélioration de la navigation de la Moselle et celle de la Meurthe. Le *Journal de la Meurthe et des Vosges* manifeste le vœu que les travaux du canal de la Marne au Rhin ne soient pas suspendus ; vœux caractéristiques de l'état d'esprit d'une population à ce point peu préoccupée des bruits de guerre, qu'elle réclame un outillage aussi étranger aux nécessités militaires qu'un système de canalisation.

Il n'en est pas moins vrai, les délibérations de 1837 l'ont suffisamment marqué, que les départements de l'Est, pour désirer avec tant de persévérance les bienfaits de cette voie navigable qu'ils voyaient le gouvernement si décidé de son côté à leur procurer n'en voulaient pas moins au fond, et n'auront de cesse de réclamer, ce sera le « leit-motiv » de la période suivante, la voie ferrée *avec* la voie navigable, par cette raison même que cette dernière ne se suffit pas à elle-même et que le chemin de fer reste, après comme avant l'existence du canal, l'organe indispensable de la prospérité économique d'un pays. Les délibérations de 1837 reposaient sur une équivoque. En 1838, le gouvernement donnera aux départements de l'Est le superflu, en même temps qu'il leur refusera le nécessaire. Pour s'en contenter — semble-t-il — un instant, on verra comment cette politique fera, en définitive, l'affaire des intéressés.

Une solution moyenne avait été indiquée, par Michel CHEVALIER, dans un article de la *Revue des Deux Mondes*, du 15 mars 1838 (1). Elle s'inspirait de la préoccupation, déjà

(1) 149.

sensible chez FURNEL, de ne pas accumuler entre les mêmes points des voies de transport concurrentes ; mais elle tendait surtout à l'économie ; c'était d'établir une collaboration entre les rivières et les chemins de fer à construire. « Ainsi, écrivait-il, dans l'Est, la ligne de Paris vers l'Allemagne centrale par Strasbourg, pourrait... être remplacée en partie par la navigation à vapeur. La Marne coule dans une direction qui serait à peu près celle du chemin de fer. Douze millions ont été votés l'an dernier pour le perfectionnement de cette rivière ; il serait possible d'effectuer des travaux de telle sorte qu'un bateau à vapeur à grande vitesse pût remonter jusqu'à Châlons ou jusqu'à Vitry, ou même jusqu'à Saint-Dizier. » L'idée était ingénieuse. Mais son application n'eût pas réalisé les économies que Michel CHEVALIER en attendait. D'une part, elle rendait de toute façon nécessaire la dépense de 12 millions pour le perfectionnement de la Marne. Mais cette somme était loin encore d'être suffisante pour rendre cette rivière praticable de Vitry à Paris. De grands obstacles s'opposaient, on l'a vu précédemment, à une navigation régulière et pour la rendre possible il faudra encore et de longues années et de généreux crédits.

En même temps que de cette importante question, on avait discuté du tracé à donner au chemin de fer lui-même. Sur ce point, les conclusions du mémoire de DAUSSE avaient été loin de réunir l'unanimité des suffrages. Contre le tracé de la ligne droite proposé par les ingénieurs, deux positions furent prises, l'une par les localités de la vallée de la Marne, l'autre par les localités de la vallée de la Seine, celles-là représentées par Châlons-sur-Marne et Reims, celles-ci par Troyes.

Qu'on envisage la position de Troyes, elle n'est ni dans l'orbite des communications établies entre Paris et Lyon, ni dans celui des relations traditionnelles assurées entre Paris et Strasbourg. Ces deux systèmes l'évitent l'un comme l'autre. C'est que Troyes est en réalité sur la grande route de Paris à Mulhouse. Mais cette route n'a pas le privilège de ses deux rivales de desservir de grands intérêts : Mulhouse où elle aboutit se sent plutôt attirée vers Dijon ; les autres localités qu'elle rencontre sont secondaires ; on n'y trouve, à la même distance de Paris, aucune ville de l'importance de Nancy en direction de Strasbourg, de celle de Dijon en direction de Lyon : Troyes, qui pourrait jouer ce rôle, est trop voisine de la capitale ; elle en subit déjà l'attraction ; elle n'est pas, quoi qu'elle en ait, la métropole d'une province. Aussi n'envisage-t-elle pas, même à titre de projet, la création d'une voie spéciale

qui la desservirait ; ce à quoi elle tend c'est à être une station sur l'une des deux grandes artères voisines. Or, que ces deux artères demeurent séparées et l'une suivra — quoi qu'en pense DAUSSE — la vallée de la Marne, l'autre — en dépit de l'opinion d'ARNOLLET — la vallée de l'Yonne ; qu'on les réunisse au départ de Paris sur une partie de leur parcours et la direction qui prévaudra sera la vallée de la Seine, qui se combine si bien, comme l'a noté DAUSSE, avec l'itinéraire du chemin de Strasbourg par les plateaux de la Brie.

C'est tout cela qu'on sent dans le département de l'Aube. Les délibérations locales en donnent la vivante expression : celles de la Commission d'enquête d'abord (25 novembre 1837) (1).

A ses yeux, la ligne de la vallée de la Marne n'allonge pas seulement la distance de Paris à Strasbourg, « elle rend » surtout « à peu près impossible » (et c'est son plus grave grief) « tout embranchement entre ce chemin et celui qui plus tard liera Paris à Lyon et à la Méditerranée ». La Commission se prononce donc à l'unanimité contre cette ligne et elle rejette également les tracés qui empruntent les vallées du Grand et du Petit-Morin.

Elle ne dissimule pas, au contraire, sa préférence pour le tracé proposé par la vallée de l'Yerres ou mieux par sa variante du Morbras : ce tracé « suivrait, écrit-elle, la ligne la plus courte et se rapprocherait davantage du chemin de fer de Paris à Lyon, avec possibilité d'un embranchement sur Troyes par Méry » ; la Commission développe d'ailleurs la suite logique de sa pensée : « ou plutôt encore, poursuit-elle, cette ligne pourrait être commune aux deux chemins jusqu'au point de Marcilly-sur-Seine, confluent de la Seine et de l'Aube, et économiserait ainsi la dépense de 28 lieues sur le trajet de Paris à Lyon. Cette considération a paru toute puissante à la Commission, qui la recommande à l'adoption du gouvernement, en ajoutant que cette voie pourrait être continuée sur Vitry par Arcis, de manière à éviter la difficulté de la montée du plateau de Sézanne ou de Fère-Champenoise, sans allonger le tracé de Paris à Strasbourg. »

Elle va plus loin encore : « Après cet examen, la Commission a reconnu qu'une cinquième direction, qui n'a point été étudiée, pourrait bien réunir tous les avantages de la ligne la plus courte, sans en avoir les inconvénients ; ce serait celle qui suivrait la vallée de la Seine et celle de l'Aube jusqu'à

(1) 1245.

Arcis, arriverait à Vitry sans avoir d'autre pente à franchir que le faite qui sépare la vallée de l'Aube de celle de la Marne qui a peu d'élévation, et ce serait le cas d'examiner si l'excédent de longueur de cette direction ne trouverait pas une compensation dans la douceur des pentes et dans le parcours d'une vallée riche et de populations et de produits industriels, tandis que celle adoptée comme la plus courte traverse un pays moins peuplé, moins riche et qui n'est appelé à livrer au commerce que ses produits agricoles; et il faudrait examiner si, en définitive, quant à ce qui touche aux intérêts du commerce en transit, l'inconvénient d'un retard de quelques heures dans le parcours du train à Strasbourg ne serait pas suffisamment racheté par la diminution qu'apporteraient nécessairement dans la fixation du prix du tarif, la communauté de chemin entre deux grandes voies de communication pendant une distance de plus de trente lieues et la plus grande masse de transports qui serait la conséquence de la direction au milieu d'un pays riche de son sol et de son industrie. »

La Chambre de commerce, réunie le 11 décembre, soutient la même opinion. Désormais la thèse du tronc commun est née : elle a, à la suite de DAUSSE, l'appui des techniciens partisans des tracés les plus directs, mais qui n'hésiteront pas à déformer l'itinéraire de la ligne de Strasbourg pour le faire servir à double fin ; elle a des localités ; elle ne tarde pas à avoir même des économistes : Michel CHEVALIER, dans l'article de la *Revue des Deux Mondes* qu'on a déjà cité, vient de la présenter au grand public : « Cette ligne, écrit-il, parlant de la ligne de Strasbourg, pourrait ainsi se confondre pendant une cinquantaine de lieues à partir de Paris avec celle de la Méditerranée, en adoptant pour l'une et pour l'autre une direction moyenne qui allongerait d'une heure seulement le voyage de Marseille et qui ajouterait moins encore au voyage de Strasbourg. »

L'itinéraire de la vallée de la Marne n'a pas le même privilège ; les localités en sont réduites à leurs propres forces ; leur défense n'en est pas moins énergique. On se souvient avec quels arguments DAUSSE avait rejeté cet itinéraire.

« Pour motiver, répond la Commission d'enquête de la Marne (1), l'inconcevable détermination qu'il a prise, l'ingénieur commet une erreur singulière : il déclare que si la route devait être faite par des particuliers, il conseillerait la vallée de la Marne... L'intérêt de l'Etat n'est-il pas la somme des inté-

(1) 1247.

rêts particuliers? Lui convient-il de jeter imprudemment les capitaux publics dans des travaux sans avenir et sans résultat? » La Commission s'attache ensuite à montrer l'intérêt qu'a, au contraire, le chemin de fer d'emprunter la vallée. Un rapide calcul l'amène à conclure que l'accroissement des recettes annuelles à attendre du chemin de fer dans ce cas serait de 24 % de l'augmentation présumée des frais de construction, évaluée par les ingénieurs à 13.200.000 fr. La ligne de la vallée de la Marne « rencontre de plus de nombreuses populations, les villes de Meaux, La Ferté-sous-Jouarre, Château-Thierry, Dormans, Epernay, Ay, Châlons, et par un embranchement de 20 km. que Reims s'empresserait de faire, elle mettra en communication avec le chemin de fer les villes de Reims, Sedan, Rethel, Mézières, Charleville et toute cette partie des Ardennes et de la Belgique, qui passe par Reims pour se diriger vers Paris. Enfin, du point de vue politique, elle offre la possibilité de transporter rapidement vers les Ardennes des troupes que des circonstances graves pourraient y appeler. »

La Chambre de commerce de Reims confirme, dans une délibération du 15 janvier 1838, les observations de la Commission d'enquête. « Elle regrette que la direction de la vallée de la Marne n'ait pas été étudiée à fond : il en serait sans doute résulté, ajoute-t-elle, une diminution sensible de l'évaluation de l'excédent de dépense de 13.000.000. » On se souvient par ailleurs comment, par des délibérations antérieures, le Conseil municipal de Reims, d'une part, et la Chambre de commerce, de l'autre, avaient déjà envisagé le rattachement de la capitale champenoise au tracé de la vallée de la Marne.

En somme, à l'issue de cette première compétition, pour un observateur superficiel, et à ne considérer les itinéraires qu'en eux-mêmes, les deux tracés par la Marne et par la Seine et l'Aube semblent se trouver sur le même rang. Si l'un offre l'avantage d'un tronc commun dans la direction de Lyon, l'autre offre ce même avantage dans la direction des Ardennes. Ils s'écartent tous les deux à peu près également de l'axe général Paris-Strasbourg : si le cours de la Seine prononce un grand détour par Montereau, ce détour est franchi à travers les plateaux de la Brie, et la vallée de la Marne se recourbe d'ailleurs également elle-même sensiblement vers le Nord par Epernay. Les considérations économiques qu'on a fait valoir plus haut ne se sont pas affrontées, car ce n'est qu'un débat initial au cours duquel on ignore dans chaque localité les positions prises ailleurs. Ces premières enquêtes n'offrent donc que l'expression des vœux particuliers de chaque département ou de chaque

ville entre lesquelles aucune polémique n'est encore ouverte.

Les départements frontières discutent de leur côté sur les projets de chemin de fer précédemment conçus et, là aussi, ces délibérations permettent de dégager les points de vue, les positions prises dans chaque localité. Le Conseil général du Bas-Rhin est saisi, dans sa session de 1838, des tracés de la compagnie BENOIT-ODIOT ; il s'y montre opposé (1) :

« D'un autre côté, lit-on au rapport de la commission d'instruction, le projet formé par une réunion d'actionnaires à Nancy présente-t-il le grave danger de diviser les intérêts qui, groupés en un seul faisceau, établissent l'utilité publique du chemin de fer de Paris par Nancy à Strasbourg. Que si nous supposons le consentement donné par les pouvoirs législatifs à l'établissement du chemin de fer de Nancy à Sarreguemines par Vic, Moyenvic, Marsal, Dieuze, Fenêstrange, Sarre-Union et Sarralbe... avec un embranchement sur Sarrebourg, pouvons-nous raisonnablement croire que le gouvernement pourra se décider plus tard à la ruine complète de la compagnie exécutante, ruine consommée par l'établissement d'un chemin rival absorbant les principaux éléments de vie, par le chemin direct de Nancy à Sarrebourg tel qu'il est projeté par le gouvernement, par la raison qu'il franchit dans le plus court espace de temps la distance entre le siège du gouvernement et la place frontière militaire la plus importante, entre la capitale de l'industrie nationale et la place de commerce la mieux située pour attirer et étendre les échanges avec l'étranger? » Le Conseil général concluait en conséquence « que le projet Nancy-Sarreguemines était complètement étranger aux intérêts du Bas-Rhin, qu'il leur serait même diamétralement opposé s'il pouvait amener le plus léger retard dans l'exécution du chemin direct de Paris à Nancy, Sarrebourg et Strasbourg. » Il pressait le gouvernement de n'accorder son approbation aux propositions faites par les auteurs de ce projet que si son exécution, « qui était d'un intérêt plus restreint, n'entravait en aucune manière l'exécution du projet gouvernemental qui satisfaisait à des intérêts plus généraux. »

Au contraire, la Chambre consultative des arts et manufactures de la Meurthe se prononçait, dans une délibération du 5 septembre 1838, en faveur du même projet dont le plus grand avantage à ses yeux était de devoir amener une réduction dans le prix de revient des houilles de la Sarre à Nancy. Elle confirmait cette approbation générale le 12 octobre sui-

(1) IV I c, 1838, 45.

vant en donnant un avis favorable à l'embranchement de Metz par la Seille greffé sur ce chemin. Le projet BENOIT-ODIOT n'eut d'ailleurs aucune suite, le gouvernement faisant étudier à la même époque un projet de canal joignant le canal de la Marne au Rhin aux houillères de la Sarre, voie de communication qui, se reliant à la grande ligne navigable votée en 1838, promettait aux intérêts lorrains satisfaction de leurs principaux besoins.

De son côté, le projet d'Eugène FLACHAT et Jules PETIET pour le chemin de fer de Metz à Sarrebrück fut mis aux enquêtes en juin 1839. On a vu que ce projet était un projet industriel, adapté aux besoins des usines de la vallée de la Moselle, mais qu'il était défavorable à Metz et qu'au surplus, par l'importance de l'inclinaison de ses rampes il ne se prêtait pas à l'exploitation commerciale de services de voyageurs. Quant au tracé de la compagnie BENOIT-ODIOT, il satisfaisait théoriquement à l'un et à l'autre besoin, mais il était présenté très sommairement. La question n'était visiblement pas au point. L'ingénieur en chef de la Moselle le fit valoir en indiquant lui-même la possibilité de tracer un troisième itinéraire plus direct. Le Conseil général des Ponts et chaussées émit le vœu qu'un avant-projet fût dressé. On verra ultérieurement la direction suivie par cet avant-projet.

En même temps que des projets entre Metz et Sarrebrück, on avait à discuter en Lorraine un projet unissant Metz à Sedan. Ce projet était présenté par un sieur HAMELIN. L'origine en avait été un chemin de fer tout local proposé en septembre 1838 par un certain PROTIN pour joindre Metz à Moyeuvre (1). Ce projet, insuffisamment étudié, avait été purement et simplement rejeté par l'administration. HAMELIN avait tiré du projet PROTIN une idée de grande envergure. C'était d'unir le Havre et Bâle via Strasbourg par une immense ligne circulaire sur laquelle se serait greffée, tant bien que mal, toute une série d'embranchements sur Sarreguemines, Château-Salins, Nancy, Thionville, Hayange, Mézières, Châlons, Paris et Saint-Denis, Dieppe, etc... Le ministre prescrivit l'ouverture des enquêtes sur ce projet en mars 1839. Mais il ne s'agissait que de quelques notations rapides jetées sur le papier ; ce n'était pas un travail mûri et délibéré. La Commission d'enquête (2) le rejeta pour son insuffisance technique. Mais le projet HAMELIN, s'il avait besoin d'une étude réelle, n'en était pas moins une conception d'ensemble qui devait retenir la

(1) 1581. — (2) 1248.

faveur d'une grande partie des intérêts messins. La possibilité de se joindre à Paris par l'intermédiaire du Nord sera une thèse spécialement chère à la Moselle. Le système *HAMELIN* aura été la première manifestation de cet état d'esprit.

Beaucoup plus solidement construits étaient les travaux auxquels on avait procédé à l'autre bout du territoire, entre Paris et Meaux. La grande ligne de Strasbourg, telle qu'elle était étudiée par l'administration, laissait de côté la ville de Meaux et la vallée de la Marne. Cette banlieue Nord-Est de Paris était mieux placée que n'importe quelle autre, pour alimenter le trafic d'un chemin de fer. On a déjà vu,

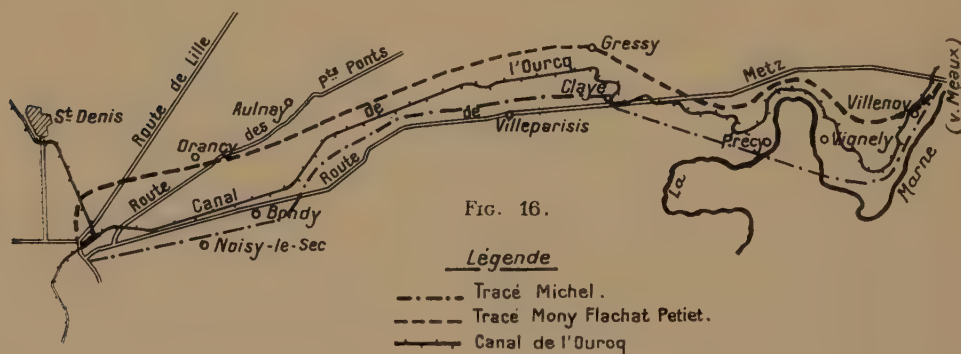


FIG. 16.

Légende

- Tracé Michel.
- Tracé Mony Flachet Petiet.
- Canal de l'Ourocq

par les statistiques publiées précédemment, l'importance des déplacements entre Villeparisis, Claye, Meaux, Bondy, Pantin et Paris. Au point de vue des marchandises, le chemin de fer pouvait bénéficier de même d'un très important tonnage. On ne s'étonnera donc pas que les soumissions eussent été très nombreuses. On n'en compte pas moins de quatre (fig. 16).

La première était présentée par les sieurs *GOUZE* et *DAUGNY* (1). Le projet en avait été rédigé par un inspecteur divisionnaire des Ponts et chaussées en retraite nommé *CORDIER*. Il empruntait l'une des berges du canal de l'Ourocq, la rive droite dans son ensemble, sauf avant l'arrivée à Meaux et pour un embranchement dirigé au départ de Paris sur le point d'embarquement des voiries à La Villette où il était établi sur la rive gauche. *GOUZE* et *DAUGNY* avaient partie liée avec la Compagnie du canal de l'Ourocq. Suivant une transaction intervenue entre les deux compagnies et la Ville de Paris, le chemin de fer devait faire retour à la ville avec le canal à l'expiration de la

(1) 1228, 1229.

concession de celui-ci. D'autres conditions concernaient l'introduction des eaux du Clignon dans la capitale, l'écoulement des eaux vaines de Bondy, le transport des matières fécales, le déversement des eaux du Morin et le canal de Soissons.

Un deuxième projet émanait d'un sieur MICHEL (1). Les études en avaient été faites par un ingénieur des Ponts et chaussées nommé BAUDE. Le plan général de ce projet avait pour point de départ la corne Nord du canal Saint-Martin, le long de la route royale N° 3 de Paris à Metz. Le tracé suivait cette route au Sud, passait au Midi de Bondy, au Nord de Livry, longeait la route nationale au Nord par Vergalant, Villeparisis, la traversait à l'extrémité est de Claye, le long du canal de l'Ourcq, passait au Sud de Fresnes, traversait la Marne au Sud de Precy, puis de Vignely, traversait également l'Ourcq deux fois, puis enfin la Marne, au confluent du canal Cornillon, pour aboutir dans Meaux, place du Marché. Un souterrain de 800 m. était projeté entre les deux passages de l'Ourcq et un viaduc de 150 m. sur la route royale à Claye. Les deux passages de l'Ourcq se faisaient en dessous.

Le troisième projet était des ingénieurs MONY, PETIET et FLACHAT (2). Il suivait la direction générale du projet MICHEL, sauf qu'il partait du faubourg Saint-Martin à l'intersection du prolongement du Bassin de la Villette. Il traversait le canal Saint-Denis, puis la route nationale de Paris à Lille, passait au sud de Drancy, d'Aulnay-les-Bondy, de Gressy, au Nord de Trillebardou et de Villenoy et arrivait à Meaux perpendiculairement à la route de Paris. A l'habitude de ces ingénieurs, le projet était accompagné d'un mémoire remarquablement documenté.

Enfin, le quatrième projet était de Claude ARNOUX (3). Comme celui de GOUZE et DAUGNY, il empruntait la berge droite du canal de l'Ourcq ; mais, alors que ce projet s'en séparait chaque fois que les courbes descendaient au-dessous de 150 m. de rayon, le tracé d'ARNOUX y restait constamment fidèle.

« En plaçant le chemin de fer sur la berge sans la quitter un instant, écrivait-il sur le registre de l'enquête ouverte dans la Seine en 1840 (4), en ne séparant la voie de fer du canal par aucune construction, je n'ai pas eu seulement un but d'économie dans l'établissement du chemin, j'ai eu un but d'avenir et de progrès. J'ai trouvé dans l'exécution facile d'une voie de fer sur cette berge, le moyen de constater sans sacrifice aucun, les avantages qu'il peut y avoir à haler les bateaux à

(1) 1233, 1234. — (2) 1226. — (3) 1235. — (4) 1302.

grande vitesse avec les locomotives; si ces avantages étaient tels en effet qu'ils ont été trouvés dans des expériences récentes faites en Ecosse, il serait heureux de pouvoir en faire l'application dans l'une des positions les plus favorables, tout en faisant subir à la science des transports l'un des plus grands progrès, puisque l'on réunirait ainsi la célérité à la sécurité et à une douceur parfaite. » Claude ARNOUX avait en outre en vue d'y expérimenter le système de matériel articulé construit pour franchir les courbes à petit rayon qui a rendu depuis son nom célèbre.

Les deux premiers projets présentés dans l'ordre chronologique avaient été le projet MONY, FLACHAT et PETIET et le projet MICHEL, tous deux déposés dans les premiers mois de 1839. Les enquêtes administratives furent ouvertes au mois de mars de la même année sur ces deux projets dans les départements intéressés.

Dans la Seine, la Commission d'enquête, dans ses séances des 3, 18 et 24 avril 1839, conclut en faveur du tracé MICHEL (1). Elle objectait notamment au projet FLACHAT son entrée dans Paris entre La Villette et la Chapelle, de nature suivant elle à troubler le mouvement de la circulation entre cette dernière commune et le canal de l'Ourcq. Elle se prononçait pour l'utilité publique du projet en dépit de l'avis du maire de Noisy, des cultivateurs et des propriétaires de Pantin qui avaient estimé, lors de l'enquête, que « toutes les indemnités qui pourraient leur être offertes ne balanceraient pas les pertes ». La Chambre de commerce de Paris opta également pour le projet MICHEL (4 décembre 1839) (2).

Dans le département de Seine-et-Oise, la Commission d'enquête accorda également la préférence au tracé MICHEL (12 avril 1839) (3). Même opinion dans la Seine-et-Marne (2-15 avril 1839) (4). On notera cependant le dire intéressant pour l'avenir du Conseil municipal de Lagny dans sa séance extraordinaire du 25 mars 1839 (5) :

« ... Sous le point de vue de l'intérêt général de la plus grande utilité du chemin de fer et de l'importance des localités intermédiaires qui pourraient en profiter, le Conseil municipal pense que l'un et l'autre des projets présentés laissent beaucoup à désirer et que la direction qui présenterait le plus d'avantages serait celle qui, partant comme l'indique le projet de M. BAUDE, de la barrière de Pantin, laisserait le Raincy sur la gauche et traverserait la vallée de Villemomble, se diri-

(1) 1295. — (2) 1296. — (3) 1298. — (4) 1301. — (5) 1300.

geant sur la forte commune de Chelles en passant entre cette commune et la rivière de Marne, puis, suivant latéralement la Marne jusqu'au-dessous de Chalifert, desservirait les communes de Vaires, Pomponne, Thorigny, Dampmart et la ville de Lagny, dont elle ne serait séparée que par la rivière. Le chemin traverserait ensuite cette rivière sur le territoire de Chalifert et profiterait du souterrain qui se creuse en ce moment pour le nouveau canal et qui, à cet effet, serait fait à fonds commun avec l'Etat, mais dans de grandes dimensions, et, de là, irait rejoindre la ville de Meaux, toujours dans la direction du nouveau canal. Cette ligne qui ne présenterait que peu de difficultés et serait probablement moins coûteuse que les deux autres serait aussi fort avantageuse pour la ville de Crécy qui, étant obligée de venir trouver à Lagny les voitures de Paris, irait de préférence prendre le chemin de fer près de Condé. » C'était là décrire à l'avance le tracé qui sera définitivement adopté : en plaidant pour son propre intérêt, Lagny plaidait en même temps la cause de l'intérêt général. A l'inverse de Lagny, les villes de Claye et de Meaux s'étaient portées sur le projet MICHEL.

Les choses en étaient là quand, au début de l'année 1840, GOUZE et DAUGNY déposèrent leurs projets tracés par la berge droite du canal de l'Ourcq (1). De nouvelles enquêtes devenaient nécessaires ; elles eurent lieu dans le département de la Seine à partir du 17 avril (2). Les différents inventeurs de systèmes de chemin de fer pour courbes de faibles rayons inscrivirent des observations au registre d'enquête ; Claude ARNOUX y marquait qu'en évitant les inflexions de moins de 150 m. de rayon, le projet GOUZE et DAUGNY ne se prêtait pas à l'expérience qu'on voulait faire des lignes courbes de faibles rayons. MONY, Eugène FLACHAT et PETIET, qui avaient uni leurs intérêts à ceux de MICHEL, y discutèrent la possibilité pratique de construire un chemin de fer jointif à un canal. Plusieurs exemples, tirés d'expériences faites en Angleterre, les amenaient à conclure qu'il y avait là une idée séduisante, mais impraticable en raison des principes tout à fait différents qu'un canal et qu'un chemin de fer appliquent pour épouser les mouvements naturels du sol. Ils critiquaient également l'emploi des courbes à petits rayons comme incompatible avec le progrès en matière ferroviaire : « Plus le système de locomotion deviendra rapide, disaient-ils, plus l'on devra chercher à simplifier le matériel, parce que la simplicité des méca-

(1) 1229.— (2) 1302.

nismes sera toujours la base la plus certaine de la sécurité des voyageurs. Un chemin de fer à courbes de faibles rayons, exigeant un matériel compliqué, une telle création serait donc un pas rétrograde. » Plusieurs autres observations s'appliquaient ensuite aux différentes caractéristiques des projets eux-mêmes.

La Commission d'enquête se réunit le 21 mai 1840. Elle était présidée par ARAGO. Elle tint trois séances, le 21 mai, le 27 mai et le 11 juin (1). Après avoir entendu les différentes parties en présence, elle constata d'abord que l'utilité du chemin de fer avait déjà été reconnue. Examinant les objections inscrites sur les registres d'enquête, elle constata encore qu'elles étaient fondées sur des intérêts privés et locaux et qu'elles n'avaient pas prouvé l'impossibilité du chemin de fer. Considérant enfin qu'il importait de favoriser l'exécution du chemin de fer de Paris à Meaux, elle se prononçait, par six voix contre quatre, en faveur du chemin de fer tracé par les berges du canal de l'Ourcq, sans toutefois préjudicier aux décisions ou avis pris sur les autres projets, et elle émettait le vœu qu'en tout cas l'administration prît ses dispositions pour hâter la construction d'un chemin de fer quelconque. La Chambre de commerce de Paris, dans sa séance du 3 juin 1840 (2), s'était montrée favorable au projet, sous réserve de l'examen à faire que la vitesse des trains ne nuisît pas, par l'ébranlement des berges, au service du canal. Dans les autres départements, on fut également d'avis d'adopter ce projet.

Les formalités de l'enquête durent reprendre en août suivant, à propos du projet que Claude ARNOUX venait de déposer à son tour (3).

Dans le département de la Seine, Claude ARNOUX, comme GOUZE et DAUGNY, se vit opposer les dires des autres inventeurs de systèmes permettant de franchir les courbes à petits rayons: LAIGNEL et RENAUD DE VILBACK, MONY, FLACHAT et PETIET renouvelèrent les observations précédemment faites au projet GOUZE et DAUGNY. Ceux-ci se plaignirent que Claude ARNOUX fût venu sur leurs brisées. Enfin, HAINGUERLOT, au nom de la Compagnie du canal de l'Ourcq, fit opposition formelle au projet. La Commission d'enquête conclut en demandant que le système mécanique préconisé par Claude ARNOUX fût soumis à des essais, sauf, en cas d'échec, à augmenter le rayon des courbes.

L'affaire, suivant la filière normale, vint devant le Conseil général des Ponts et chaussées. La commission d'instruction,

(1) 1306. — (2) 1305. — (3) 1235.



Station de la ligne de Paris à Orléans

lith. de M. L. L. L.

nommée par le Conseil et composée des inspecteurs généraux FÉVRE et DEFONTAINE et de l'inspecteur divisionnaire DEVILLIERS, déposa son rapport le 10 novembre. Il concluait dans les termes suivants (1) :

« La Commission, considérant :

« 1° que le chemin de fer de Paris à Meaux ne doit pas former la tête d'une grande ligne ;

« 2° que ses travaux doivent être, en conséquence, limités dans des proportions telles que les relations entre Paris et Meaux en payent les frais ;

« 3° qu'il importe de ne pas troubler sans une grande utilité la jouissance des propriétés précieuses situées près de la capitale ;

« 4° qu'il est indispensable d'assurer un transport à grande vitesse sur le chemin de Paris à Meaux destiné presque exclusivement aux voyageurs,

« est d'avis que le projet de M. ARNOUX doit être préféré aux trois autres :

« 1° parce qu'il est le plus économique ;

« 2° parce qu'il ne donne lieu à aucune nouvelle expropriation ;

« 3° parce qu'il offre un moyen de traction des convois à grande vitesse dans les courbes à petits rayons du canal de l'Ourcq, sans présenter de danger pour les voyageurs.

« Elle émet le vœu que la Compagnie GOUZE et DAUGNY se réunisse à M. ARNOUX, afin de faire cesser l'opposition du concessionnaire du canal de l'Ourcq à l'exécution du projet de M. ARNOUX. »

Le Conseil ne rendit pas son avis immédiatement. Le ministre avait en effet soumis la question des systèmes articulés adaptés aux courbes à petits rayons, à l'examen du service qui avait à l'époque la surveillance de l'exploitation technique des chemins de fer sous la dénomination de « Service central de la partie métallurgique et de l'exploitation des chemins de fer », et qui était dirigé par l'ingénieur en chef BINEAU, le futur ministre des Travaux publics de la deuxième République.

BINEAU déposa son rapport le 10 décembre (2). Il y examinait successivement les différents systèmes en présence : LAIGNEL, ARNOUX, RENAUD DE VILBACK, CHESNEAUX DE VERRIER, Américains, et il concluait dans les termes suivants :

(1) 1310. — (2) 1311.

« Tout en laissant, écrivait-il, à la pratique à se prononcer définitivement sur la valeur absolue des systèmes divers imaginés pour franchir à grande vitesse les courbes à petit rayon, on peut douter que, quelque favorable que puisse être cette décision, ces systèmes puissent exercer jamais une très grande influence sur les conditions générales du tracé de la plupart des lignes à grande vitesse, parce qu'aucun d'eux ne pourra jamais supprimer complètement tous les inconvénients des petites courbes, parce qu'on peut craindre que les dispositions spéciales qu'ils contiendront à cet effet n'entraînent, comme conséquence obligée, quelques inconvénients pour la circulation dans les alignements droits et surtout parce que la nécessité et même l'utilité de ces courbes de petit rayon se présentent, dans les tracés généraux des grandes lignes, beaucoup moins souvent qu'on a paru le croire quelquefois. »

Cette réserve étant faite pour le cas général, il estimait qu'on pouvait admettre les systèmes dans des cas particuliers, « certains d'entre eux présentant dès maintenant assez de certitude ou d'apparences d'efficacité pour que l'administration puisse les regarder comme motivant, non pas comme règle générale, mais comme application particulière à un cas déterminé et à titre d'épreuve, l'approbation d'un tracé à courbes de petit rayon pour chemin à grande vitesse. »

Par application de cette thèse, il donnait un avis favorable au chemin de fer du canal de l'Ourcq à titre de chemin de fer d'expérience.

Le Conseil général des Ponts et chaussées, saisi de ce rapport, put dès lors donner son avis (1). Il en délibéra le 1^{er} février 1841. Il entendit sur cette question l'inspecteur de la Compagnie du canal de l'Ourcq, VUIGNER, personnage qu'on aura bien souvent à l'avenir l'occasion de citer dans le cours de cette histoire. VUIGNER donna des précisions intéressantes sur les projets de la Compagnie. Aux transactions intervenues entre la compagnie GOUZE et DAUGNY et la Ville de Paris, s'ajoutait en faveur de cette société le fait qu'elle avait réuni un capital de 2.500.000 francs. Elle avait, enfin, l'accord de la Compagnie du canal de l'Ourcq. Ces considérations déterminèrent le Conseil, qui exprima l'avis que le chemin de fer était d'utilité publique et qu'il fallait donner suite aux conventions intervenues entre la Ville de Paris et la Compagnie de l'Ourcq, pour son établissement.

Le gouvernement, de son côté, s'était préoccupé, dès

(1) 1312.

l'année précédente, des moyens d'en assurer la construction ; hésitant sur ce qu'une loi fût nécessaire, il avait saisi le Conseil d'Etat, le 23 juillet, et le 4 août il en avait reçu un avis portant que le chemin de fer de Paris à Meaux ne pouvait être autorisé que par une loi (1).

Le projet de loi fut déposé le 18 mars 1841 (2), il était rédigé en faveur de la compagnie GOUZE et DAUGNY. L'exposé des motifs reprenait les considérants développés par la commission du Conseil général des Ponts et chaussées. Il ajoutait que les compagnies qui n'empruntaient pas les berges du canal de l'Ourcq n'avaient pas de capitaux ; Claude ARNOUX non plus ; tous arguments qui militaient en faveur de la candidature adoptée par le projet.

Avec l'histoire du chemin de fer de Paris à Meaux, s'achève l'étude des projets locaux qui, sur un point ou un autre du trajet de la grande ligne de Paris à Strasbourg, furent dans la région de l'Est une des plus claires manifestations du besoin qu'on y ressentait du nouveau moyen de communication rapide. Désormais, on ne sera plus en présence que de vastes combinaisons orientant, suivant un itinéraire ou un autre, le tracé du chemin de fer futur jusqu'au moment où il sera définitivement fixé par la loi. En attendant, ce chapitre aura permis de fixer quelques nouvelles positions prises à l'égard du chemin de fer : la position de Châlons-sur-Marne, partisan du tracé par la vallée de la Marne, adversaire du tracé direct par les plateaux ; celle de Troyes, dévouée au contraire à ce tracé direct qu'elle dévie vers le Sud pour desservir ses intérêts, et où elle voit la promesse d'un tronc commun entre les deux directions de Lyon et de Strasbourg.

TITRE III

LES ÉTAPES DU CLASSEMENT ET LA PREMIÈRE DOTATION (1841-1842)

L'ensemble assez incohérent des efforts fragmentaires qu'on a vus se développer au hasard un peu partout dans la région de l'Est, au cours de la période précédente, ensemble d'ailleurs dominé, ici ou là, par quelques essais de synthèse, les uns étriqués, les autres téméraires, a pu laisser au lecteur la sensation d'un système mal ordonné, d'une efflorescence confuse, sans aboutissement possible. Le titre présent s'ouvre en effet, sans que la région de l'Est ait pris conscience de ses intérêts sans que le gouvernement ait enfin lui-même tracé une politique ferroviaire où elle ait sa place, non seulement dans les principes, mais dans les faits.

Il ne va pas en être de même dans la période qu'on aborde maintenant. On verra s'affronter brutalement deux grandes thèses. La première que l'on étudiera dans un premier chapitre proposera de faire passer, avec la ligne de Paris à Lyon, celle de Paris à Strasbourg par la Bourgogne et Dijon. L'autre, issue des légitimes réactions des populations de l'Est, lui opposera le trajet traditionnel par la Lorraine et Nancy. On l'étudiera dans un second chapitre.

On sera, en même temps, parvenu à la veille du dépôt du projet de la grande loi initiatrice des chemins de fer en France, la loi de 1842. On essaiera, dès lors, de présenter un raccourci des menées, des intrigues, des polémiques de toutes sortes qui précéderent le dépôt du texte ministériel et accompagnèrent la discussion de ce texte en commission de la Chambre des députés, pour aboutir à la rédaction définitive du projet à soumettre aux débats législatifs. Avant d'aborder ces débats, on devra passer en revue les études complémentaires effectuées dans la direction de Strasbourg sur le tracé du chemin de fer. Un cinquième chapitre rendra compte de ce qui, dans les délibérations de 1842, a intéressé le chemin de la frontière d'Allemagne.

CHAPITRE I

LE TRACÉ INDIRECT PAR LA BOURGOGNE ET DIJON

Au cours des années précédentes, le système qui avait prévalu en matière de tracés de chemins de fer avait été le système de la ligne droite ; c'est ainsi qu'on avait projeté la ligne de Paris à Rouen par les plateaux. De même celle de Paris à la frontière d'Allemagne avait été dirigée, dans toute la mesure où la chose avait été compatible avec la conformation naturelle du sol, rigoureusement au cordeau.

Les principes qui allaient guider les esprits au cours des années 1840 et 1841, se présentaient en 1839 sous un aspect tout différent. Après le bel enthousiasme du début, qui avait conduit le gouvernement à proposer que toutes les lignes principales fussent construites aux frais de l'Etat, avait succédé une sorte de stupeur devant l'immensité de l'entreprise.

D'une politique impériale on tomba dans une politique bourgeoise, dans une politique de localités : au système des lignes droites se substituèrent les combinaisons de troncs communs et c'est ainsi que, déjà au cours du chapitre précédent, une première tendance s'est manifestée en faveur d'un tronc commun à diriger suivant le tracé des plateaux de la Brie, le chemin de fer de Lyon empruntant la vallée de l'Aube ou celle de la Haute-Seine. Une autre combinaison va maintenant se développer : conçue non plus à partir de la ligne de Strasbourg, mais à partir de celle de Lyon, plus précisément de celle de Lyon par la Bourgogne, elle consistera à conduire le chemin de fer de Strasbourg par Dijon.

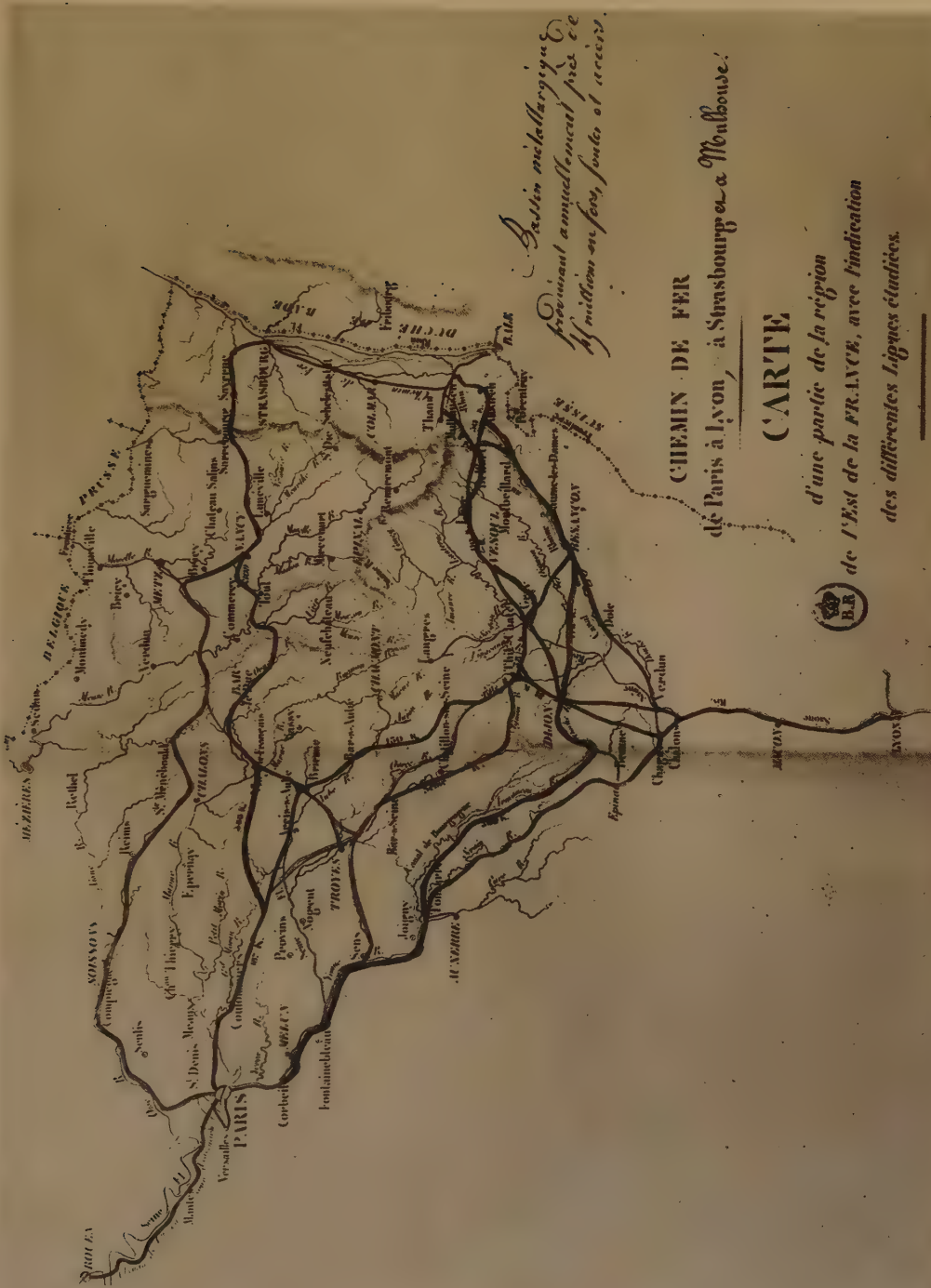
Ce fait vient de ce que la ligne de Paris à Strasbourg, après avoir tenu pendant les discussions antérieures la sellette devant le parlement, subit une éclipse à l'avantage de sa rivale, la ligne de Paris à Lyon. La crise de l'industrie ferroviaire de 1839 une fois passée, les événements de 1840 jettent sur les communications à assurer avec l'Orient un prestige particulier. MEHEMET-ALI et l'Egypte occupent pendant toute l'année 1840 l'attention de l'opinion publique. L'Algérie apparaît, à la faveur de l'évolution politique, un établissement sinon encore définitif, du moins d'une assiette moins précaire. La conquête s'annonce systématique ; d'où nouveau lustre de la

ligne de Paris à Lyon ; dans la mesure où les deux lignes de l'Est et du Midi devront être rattachées l'une à l'autre, c'est celle de Strasbourg qu'on songera maintenant à rendre tributaire de celle de Lyon.

Déjà, en 1833, on se le rappelle, la Société industrielle de Mulhouse et la Chambre de commerce du Haut-Rhin avaient porté cette thèse devant les pouvoirs publics, soutenant que la ligne indirecte par Dijon devait être construite avant la ligne directe par Nancy qui n'était pas appelée à desservir, disaient-elles, des intérêts de la même importance. Elles avaient montré, avec raison d'ailleurs, que c'était par Mulhouse et les bureaux de douane du Bas-Rhin que passait la majeure partie du transit empruntant la frontière de l'Est et par conséquent de tout le transit de la France. Naturellement la pétition de la Chambre de commerce de Mulhouse avait trouvé le meilleur accueil à Dijon. Le Conseil général de la Côte-d'Or, au cours de la session de cette année 1833, l'avait appuyée de tout son pouvoir auprès du ministre. Les choses en étaient restées là cependant. L'administration supérieure était trop imbue des principes qu'elle avait posés en faveur des tracés directs, pour donner aucune suite à un projet qui en formait la plus extrême contradiction. Cependant, la question cheminait. Tandis que, dans les départements de l'Est, chacun se berçait de l'assurance maintes fois répétée que la ligne de Strasbourg était la plus importante de tout le réseau, les départements de la grande ligne du Sud-Est s'agitaient.

A Mulhouse, un groupement industriel particulièrement actif, conduit par des animateurs de premier ordre, les frères KOECHLIN, entreprenait de construire le réseau des communications nécessaires à l'Alsace ; d'abord, c'est la petite ligne de Mulhouse à Thann ; ensuite, la ligne importante de Bâle à Strasbourg, dont on a signalé les études et dont la concession est autorisée par une loi du 6 mars 1838. Cette ligne, considérée comme d'intérêt régional, était en elle-même un commencement d'exécution du programme préconisé par la Chambre de commerce de Mulhouse en 1833. Déjà à la Chambre des députés, on peut percevoir certains échos de la manœuvre qui se prépare. Lors de la discussion du projet de loi sur la navigation intérieure, un député, le comte d'ANGEVILLE, tend à prouver la supériorité de la ligne le Havre-Bâle sur la ligne le Havre-Strasbourg (1) ; à l'appui de cette thèse, toujours le même argument ; le transit français ne peut se faire par

(1) *Moniteur*, 1838, 1494.



CHÉMIN DE FER

de Paris à Lyon, à Strasbourg et à Mulhouse.

CARTE

d'une partie de la région
de l'Est de la FRANCE, avec l'indication
des différentes lignes étudiées.



Strasbourg, mais par Bâle ; Strasbourg est une impasse ; la jonction du Danube et de Strasbourg est impossible ; l'orateur tente même, pour la première fois, de représenter la combinaison indirecte comme un tracé plus avantageux entre Paris et Strasbourg que la relation directe. Cette même année 1838, deux ordres de faits allaient préciser encore l'orientation prise par l'affaire : à Mulhouse, les frères André et Ferdinand KOEHLIN obtiennent l'autorisation d'entreprendre à leurs frais les études du fameux embranchement Dijon-Mulhouse : ils portent leurs efforts sur la direction de la vallée de la Saône, via Belfort, Vesoul, Gray, pendant que dans le département du Doubs des études parallèles sont entreprises, sous les auspices du Conseil général, par l'ingénieur en chef PARANDIER.

À la même époque, à Dijon, se fonde un comité d'études formé de personnalités très influentes de la Bourgogne : le duc DE BASSANO, le marquis DE LOUVOIS, le prince DE BEAUVAU, le comte DE ROCHEMUR, le comte HEUDELET, MAUGUIN, le comte Alfred DE CHASTELLUX, MATHIEU. Dans une circulaire envoyée le 10 août 1838 aux Conseils généraux des départements les plus intéressés pour leur demander leur avis sur les tracés, ce comité écrivait (1) :

« Parmi les lignes de chemins de fer dont l'établissement est désiré en France, celle de Paris à Lyon par la Haute-Bourgogne devrait être au premier rang. Elle se rattacherait au chemin de Strasbourg à Bâle par un chemin de Bâle à Dijon, maintenant projeté, en même temps que par Paris, elle se lierait au chemin du Havre bientôt en voie d'exécution et la France serait ainsi dotée d'un long et magnifique parcours à la vapeur, qui communiquerait d'un côté avec l'Océan et la Méditerranée, de l'autre avec l'Italie, la Suisse et l'Allemagne. »

Dès cette époque le comité du chemin de fer de Paris à Lyon par la Bourgogne avait pris langue en effet avec les frères KOEHLIN à Mulhouse et l'ingénieur en chef PARANDIER à Besançon pour réaliser d'un seul front le système de communication ainsi exposé ; il confiait, en ce qui concernait le parcours de Paris à Dijon, les études du chemin de fer à l'ingénieur en chef POLONCEAU, le même qui dirigera plus tard l'exploitation de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle. Il trouve d'ailleurs l'appui le plus vif auprès du Conseil général de la Côte-d'Or qui, dans ses sessions de 1838 et de 1839, renouvelle son vœu en faveur du chemin de fer de Paris à Lyon par Dijon avec embranchement sur Strasbourg.

(1) 1580.

L'année 1839 marqua une accalmie dans l'activité du comité du chemin de fer de Bourgogne, semblable en cela à tous les autres groupements analogues désorganisés par la crise qui frappe toutes les entreprises de chemins de fer à la suite de l'échec des projets de 1838.

Il se reconstitue en 1840 et, en guise de manifeste, publie une brochure sous le titre : *Chemin de fer de Paris à Lyon par la Bourgogne*, signée le 18 août 1840 par ses membres : marquis DE LOUVOIS, successeur du duc DE BASSANO décédé dans l'intervalle, MATHIEU, LARABIT, comte DE ROCHEMUR, VITRY (1).

Dans cette brochure réapparaissait, plus précise encore, la thèse du tracé indirect de la ligne de Strasbourg par Dijon : « Le chemin de Paris à Lyon par la Bourgogne, exposait-elle, est appelé en même temps à remplir d'autres destinées. Dijon, par sa position et à raison de son importance, est le passage obligé et deviendra le centre commun de plusieurs lignes d'un haut intérêt. Si l'on dirigeait en effet en passant par Pontœiller et par la vallée de l'Ognon un chemin de fer qui, s'embranchant par une voie de 7 à 8 km. de Marnay à Besançon, contournerait ensuite Belfort et se relierait au chemin de Thann à Mulhausen, on donnerait à la ligne de Paris à Lyon par la Bourgogne une triple destination. Ligne principale de la Méditerranée à l'Océan par le Havre ou par les provinces du Nord, elle ouvrirait par Mulhausen, Strasbourg et Bâle des voies de communication de chacune de ces mers avec l'Allemagne et la Suisse.

« Il est inutile, continuait-elle, d'insister sur les hautes considérations qui parlent en faveur de ce vaste projet : le transit de la Méditerranée vers l'Allemagne et la Suisse acquis à la France ; nos foyers d'industrie rapprochés des centres de consommation, rapprochés également des pays qui leur fournissent les matières premières et reçoivent en échange les marchandises qu'ils exportent ».

Enfin, dans une notice de juillet 1841, le comité du chemin de fer de Paris à Lyon par la Bourgogne livrait définitivement sa pensée (2) :

« C'est aussi dans un but de simplification et d'accélération de travail qu'au milieu de ce vaste parcours et ayant à relier par des voies de fer trois points principaux : Paris, Lyon et Strasbourg, on propose une ligne intermédiaire augmentant, il est vrai, d'une à deux heures le trajet, soit de Paris à Lyon,

soit de Paris à Strasbourg, mais réduisant de près de 700 km. et 180 millions le parcours et la dépense et offrant une section commune de 360 km. depuis Dijon, point central du triangle jusqu'à Paris. »

Pour unir en effet par les lignes les plus directes les trois points du triangle, on avait d'après les évaluations de la notice :

par les lignes extérieures :

Paris-Lyon	550 kilomètres.	} 1.570 kilomètres.
Lyon-Strasbourg	470 —	
Strasbourg-Paris	550 —	

par les lignes intérieures :

Paris-Lyon, par Dijon.....	574 kilomètres.	} 874 —
De Dijon à Strasbourg	300 —	

A Mulhouse comme à Dijon, la crise de 1839 a obligé les frères KOEHLIN à abandonner momentanément leurs travaux. L'année 1840 les voit reprendre leur activité. Ils s'adressent cette fois à la Société industrielle de Mulhouse qui se charge de couvrir de son patronage les études complètes et définitives de l'embranchement. Des démarches sont faites auprès des assemblées locales. Les Conseils généraux du Haut-Rhin, de la Haute-Saône et de la Côte-d'Or, les Conseils municipaux de Dijon, Gray, Vesoul, Lure, Belfort, Altkirch, Mulhouse et Colmar, les habitants notables des trois départements, surtout ceux de Mulhouse, contribuent par des souscriptions aux études de la ligne passant par la Haute-Saône. Les ingénieurs LEGROM et FRECOT sont enfin autorisés par le sous-secrétaire d'état, en octobre 1840, à achever les études de l'embranchement pour le compte de la Société industrielle de Mulhouse. Comité de Bourgogne et Société industrielle de Mulhouse ont partie liée. « Je considère, écrit en octobre 1840 le marquis DE LOUVOIS au préfet de la Côte-d'Or (1), les projets de la ligne de Mulhausen comme le corollaire obligé de nos travaux », et le 21 août 1841 (2) : « J'ai vu Ferdinand et André KOEHLIN à Mulhouse, leurs études sont prêtes pour se rejoindre à Dijon. » Réciproquement, dans le Haut-Rhin, on continue à montrer que les relations établies par Dijon et Mulhouse satisfieraient mieux les intérêts de Strasbourg que la ligne directe. Répondant à des attaques du journal *L'Alsace* qui présentait Mulhouse, le « Manchester Alsacien », comme cherchant à déshériter Strasbourg, *l'Industriel Alsacien* rétorque que

(1) 1586. — (2) *Ibid.*

la ligne Dijon-Mulhouse sera plus importante pour Strasbourg que la ligne par Nancy ; frappant au point le plus sensible, il évoque la concurrence que fera à la branche Nancy-Strasbourg l'autre branche obligée de la ligne directe, la branche Metz-Sarrebrück-Mannheim. Il répète que Strasbourg forme une impasse, que Mayence lui enlèvera les transports pour Francfort, alors que la relation par Dijon, n'entraînant pas à sa suite l'embranchement de Sarrebrück, fera au contraire de la capitale de l'Alsace l'entrepôt obligé de tout le commerce de l'Allemagne (1).

Ces arguments sont consignés avec les autres dans le mémoire que les ingénieurs LEGROM et FRECOT déposent au nom de la Société industrielle de Mulhouse, le 31 octobre 1841, à l'appui de leurs études (2). « Ce qui est plus grave, écrivent-ils, c'est la tendance, disons même le projet bien arrêté de l'Allemagne, d'ouvrir une ligne entre Sarrebrück, Bexbach et la Rheinschantz de Mannheim à travers le territoire de la Prusse et de la Bavière Rhénane. Cette ligne ouvrirait un débouché au magnifique bassin houiller de Sarrebrück pour tout le Palatinat, Bade, Nassau, Hesse et le littoral du Rhin. L'Allemagne voit un intérêt immense à souder cette ligne avec le chemin direct de Strasbourg pour le trafic des denrées coloniales. » Et, comme *l'Industriel Alsacien*, ils montrent que cette jonction favoriserait Mannheim aux dépens de Strasbourg, que Mannheim deviendrait l'entrepôt des denrées coloniales au détriment de Strasbourg qui serait déshéritée, et que c'est précisément ce résultat qu'il faut à tout prix empêcher.

De son côté, dès son arrivée au pouvoir, le ministre TESTE paraît tout acquis au tracé par la Bourgogne, soutenu d'ailleurs par des influences politiques puissantes. Le sous-secrétaire d'état pencherait plutôt pour le tracé de la vallée de l'Aube qui ouvrirait une direction plus favorable à la ligne de Strasbourg. « M. TESTE, écrit le marquis DE LOUVOIS au préfet de la Côte-d'Or, nous est favorable ; M. LEGRAND hésite, mais enfin, nous triompherons, surtout si l'on adopte le tracé POLONCEAU (3). »

Cette indication est confirmée par le *Journal des Débats* en général interprète fidèle des desseins ministériels. Dès le début de 1841, il rend compte du programme que le gouvernement prépare pour le soumettre au parlement pendant la session suivante ; le 17 janvier, il fait l'éloge de « la pensée grandiose dans sa simplicité » qui a conçu tout le système ; ce

(1) 1040. — (2) 1206. — (3) 1586, lettre du 1^{er} novembre 1841.

système c'est réunir Paris à Lille, Paris à Chalon-sur-Saône et Chalon à Mulhouse et « conduire ainsi de Paris ou de Lyon à Marseille, à Bâle et à Strasbourg » le tout par l'intermédiaire du chemin de Paris à Corbeil qui serait désormais considéré « au titre du chemin de fer de Bourgogne » ; le 4 février il accorde des félicitations à l'achèvement du chemin de fer de Strasbourg à Bâle : « Un autre complément, écrit-il, qui profiterait au commerce tout entier serait le prolongement de la ligne d'Alsace jusqu'à la Saône. Moyennant le chemin de fer de la Bourgogne, ce serait le chemin de fer complet de Paris à Strasbourg. La Compagnie l'espère ; nous désirons que l'achèvement justifie son espoir ; nous le souhaitons dans l'intérêt du gouvernement lui-même. » Quelle compagnie ? Celle du chemin de fer de Strasbourg à Bâle dont le même article cite le rapport à ses actionnaires pour l'année courante : « ... Une circonstance on ne peut plus favorable à sa prospérité future (du chemin de fer) s'est récemment produite et nous paraît trop digne de fixer votre attention pour que nous ne la mentionnions pas ici : nous voulons parler de l'exécution aujourd'hui probable du chemin de fer projeté de Paris à Dijon par la Bourgogne ; c'est là une de ces hautes questions d'utilité publique dont la Chambre et la presse s'étaient vivement préoccupées dans la dernière session, dont l'opinion du pays s'est depuis saisie avec ardeur, et tout permet de prévoir que cette ligne sera l'une des premières proposées aux chambres. Uni à la ligne de Strasbourg à Bâle par l'embranchement de Dijon-Mulhouse également étudié, le chemin de fer de Dijon sera pour notre ligne d'Alsace un lien intime avec les trois grandes métropoles commerciales du royaume : Lyon, Marseille, Paris. »

Un dernier coup porté au tracé direct confirmait, au début de 1841, les prétentions des défenseurs du tracé par Dijon et ébranlait l'opinion de ceux qui, comme LEGRAND, hésitaient encore.

Le Comité des fortifications, saisi en mars 1841 par le ministre de la Guerre d'une lettre du préfet du Bas-Rhin qui alléguait en faveur du tracé direct des convenances internationales, rendait le 14 avril suivant un avis en tout favorable au tracé détourné.

« Le Comité, exposait cet avis (1), qui n'est appelé à envisager la question des chemins de fer que sous le seul rapport de la défense du territoire et doit, par conséquent, s'abstenir

(1) 1259.

d'entrer ici dans des considérations d'économie politique et commerciale, remarque que le railway direct de Paris à Strasbourg se trouvant situé à une assez faible distance de la frontière du Nord, il serait à craindre dans le cas d'une invasion que l'ennemi, maître de la ligne de la Sarre, s'avancât jusqu'à cette voie et parvînt, en paralysant ce puissant moyen de communication, à isoler de l'intérieur le corps d'armée opérant sur le Rhin.

« D'ailleurs, ce n'est pas devant Strasbourg qu'il est à redouter que les armées envahissantes viennent franchir le Rhin, mais bien plutôt à Bâle où le passage ne peut être aussi facilement disputé. Il est donc plus essentiel de pouvoir porter rapidement des masses défensives sur ce point que dans le Bas-Rhin avec lequel, d'ailleurs, on va communiquer nécessairement au moyen du railway qui s'exécute entre Bâle et Strasbourg.

« Le chemin de fer de Paris à Mulhouse par Dijon présente sous ces deux rapports de grands avantages sur une voie directe de Paris à Strasbourg. De plus, il fournirait une grande partie de la distance qui sépare Lyon de Paris et permettrait par cela même, au moyen d'embranchements, de porter des secours rapides sur cette partie de la frontière de l'Est et sur le Midi. »

Cet avis était sans appel. L'expérience devait d'ailleurs lui donner raison : en 1870 comme pendant la guerre de 1914-1918 la ligne directe, menacée dès le début des hostilités, sera ensuite rapidement interrompue, alors que les lignes indirectes assureront soit la retraite, soit les approvisionnements des armées. On pouvait cependant lui reprocher de ne considérer qu'un seul aspect de la question ; le Comité, organe de l'arme du Génie, ne se fondait que sur des arguments ressortant du domaine de la défensive ; qu'il y eût eu à l'époque un organisme analogue à notre état-major de l'armée, et la question eût sans doute été envisagée et tranchée différemment. Il y avait en effet d'autres éléments en cause que la nécessité de tenir le chemin de fer à l'abri de l'ennemi ; dans toute guerre il faut savoir exposer ; quand on ne songeait qu'à masquer la voie ferrée aux entreprises des adversaires, on ne prévoyait ni les besoins de la mobilisation, ni ceux de la concentration des troupes face au danger, ni ceux de l'acheminement rapide des réserves ou des renforts.

L'avis du Comité des fortifications appelait donc de graves réserves. Il n'en apportait pas moins un appui inespéré et

un argument très fort à la thèse du tracé indirect et intervenait à point nommé pour emporter, sinon les derniers doutes, du moins les dernières résistances des bureaux des Ponts et chaussées encore favorables au tracé le plus direct.

Le ministre TESTE, déjà fortement chambré par les puissantes influences politiques et industrielles qui de Mulhouse et de Bourgogne s'exerçaient sur lui, et, quoique son sous-secrétaire d'état LEGRAND fût encore sceptique, voyait ses convictions personnelles confirmées.

Sur ces entrefaites eurent lieu les cérémonies de l'inauguration de la ligne de Bâle à Strasbourg en septembre 1841. Sans doute — on le verra — le ministre eut à subir dans la capitale de l'Alsace un rude assaut en faveur du chemin de fer direct auquel il répondit comme il put. Mais son séjour à Strasbourg fut court; passé le seuil de la gare, en route vers Mulhouse, il tomba dans le fief des frères KOECHLIN. L'achèvement de la ligne de Strasbourg à Bâle, alors la plus importante du pays, ne pouvait qu'avoir accru leur autorité et leur influence; leur popularité était immense en Alsace, leur poids considérable dans les milieux officiels; nul doute qu'ils n'en profitèrent dans le sens de leurs intérêts; c'était une circonstance singulièrement propice à leurs projets que de tenir le ministre en tête à tête; rien ne pouvait d'ailleurs faire plus avancer leurs affaires que ce voyage où les KOECHLIN conduisirent leurs invités à Mulhouse. Sans doute on rentra le lendemain à Strasbourg; mais ce fut dans la métropole du Haut-Rhin qu'eurent lieu les principales cérémonies: elles furent inoubliables; le sentiment général était acquis d'avance: seule la ligne indirecte existait; Michel CHEVALIER, fidèle écho des fêtes, s'en fit l'interprète dans le *Journal des Débats* (1):

« ...L'œuvre de M. KOECHLIN a étendu d'une extrémité à l'autre de l'Alsace, dans la plus grande dimension, un beau chemin de fer. Au Nord, elle s'unira bientôt à la ligne qui s'exécute aux frais du gouvernement badois de Kehl à Mannheim; du côté du Midi, elle sera prolongée à l'Est vers Zurich; mais, du même côté, l'Alsace voudrait donner la main à la France plus encore qu'à ses anciens frères les cantons helvétiques. Elle réclame un chemin de fer qui la rattaché à la grande ligne projetée de Paris à la Méditerranée, par Dijon et Lyon...

« Enfin à l'aide du chemin de fer de Paris à Dijon et à la Saône, élément important de la grande artère de Paris à Mar-

(1) 1013.

seille dont l'exécution est prochaine, le railway de Mulhouse à Dijon soudé à celui de M. KOECHLIN complèterait une voie de fer entre Paris et Strasbourg, voie un peu tortueuse, mais dont, en attendant, il serait opportun de se contenter. »

Les populations de la Haute-Saône et de la Bourgogne avaient eu, de leur côté, l'occasion de se joindre au concert général ainsi formé en faveur du tracé indirect : le 12 août 1841, le sous-secrétaire d'état aux Travaux publics avait prescrit l'ouverture de la procédure d'enquête sur le projet POLONCEAU, le projet même du comité du chemin de fer de Paris à Lyon par la Bourgogne.

La Commission d'enquête de la Côte-d'Or, réunie les 3, 4 et 25 novembre 1841, s'exprimait dans les termes suivants (1) :

« Paris, Mulhouse et Lyon : tels sont les points à réunir ; la solution vraie de cette question a frappé tous les esprits. Elle résulte évidemment de la disposition des lieux, et chacun a compris à l'inspection de la carte que les trois lignes à créer devraient aboutir à un centre unique, de telle sorte que la partie comprise entre ce point et l'une des trois villes précitées devînt la ligne alimentaire des deux autres lignes. »

Elle fait remarquer ensuite que la seule ligne directe de Paris à Strasbourg exigerait un développement de 530 kilomètres et qu'elle ne réunirait pas Lyon et Paris, alors que le tracé par Dijon offre l'immense avantage :

« 1° De relier à la fois Paris, Strasbourg et Lyon en desservant en même temps toute la surface du riche et vaste réseau compris entre ces trois villes ;

2° De n'exiger pour ce résultat qu'une dépense à peu près égale à l'établissement de la voie qui doit réunir Paris à Strasbourg. »

C'est, conclut-elle, ce que le bon sens public réclame. C'est le principe qui a présidé à l'établissement des voies navigables et suivant lequel le canal de Bourgogne assure les communications de l'Est, de l'Ouest et du Midi.

Même langage dans l'Yonne : « La ligne de Dijon avec l'embranchement de Mulhausen, suivant le Conseil général dans sa séance du 25 décembre 1841, établit comme le chemin direct de Paris à Strasbourg la communication du Havre avec le Rhin et satisfait en même temps à une triple destination. Le chemin direct, au contraire, ne se rattache à aucune autre ligne... » Le Conseil citait ensuite, en le commentant

avec faveur, un avis exprimé sur la question par la Chambre de commerce du Havre, avis dont on parlera plus loin et continuait en ces termes : « Sans doute on allonge... la distance qui sépare Paris de Strasbourg, mais, à raison des pentes et contrepentes du chemin direct, on n'augmente pas dans le même rapport le temps nécessaire pour ce parcours. Qu'est-ce au reste que quelques heures de plus entre Paris et Strasbourg quand il s'agit de satisfaire à des nécessités de premier ordre? »

A Vesoul, le Conseil municipal affirme qu'il n'y a pas lieu de supposer qu'une ligne directe s'établisse jamais de Paris à Strasbourg et que, dès lors, il faut chercher à raccourcir autant que possible celle qui doit réunir Mulhouse et Paris en reportant l'embranchement à Thilchâtel. Pour la Chambre de commerce de Gray, comme pour le Conseil général de l'Yonne, c'est une question de transit qui s'attache à la réalisation de la ligne de la frontière suisse. Un mémoire portant le titre *Observations des habitants de la Haute-Saône en faveur du projet de chemin de fer de Mulhouse à Dijon par Belfort, Lure, Vesoul et Gray* (1) invoque les mêmes arguments que la Commission d'enquête de la Côte-d'Or : importance des communications assurées, économie de construction, valeur stratégique.

Bien plus, voici la Chambre de commerce du Havre elle-même qui abonde dans le sens du tracé indirect, à la grande confusion d'ailleurs des partisans de la voie rivale qui, préjugant un verdict favorable à leur cause, l'avaient sollicitée en quelque sorte d'un argument définitif à l'appui de leur thèse. C'était bien mal connaître à Strasbourg les vrais intérêts du Havre et de Rouen, marchés du coton, qui étaient à la frontière suisse et à Mulhouse et non pas à Strasbourg ou à Metz : « Le point capital de la question, sous le rapport du commerce international, pose la Chambre de commerce du Havre (2) dans sa réponse à la Chambre de commerce de Strasbourg, n'est point d'arriver à Strasbourg par la voie la plus courte, mais d'arriver au Rhin et à la portée des autres parties de la frontière suisse, de manière à soutenir avantageusement la concurrence de la Hollande, et de la Belgique... Vous paraissez croire que la direction du chemin de fer par Nancy assurerait la préférence du transit au Havre sur Anvers comme à Strasbourg sur Cologne; nous ne pouvons partager cette opinion; nous ne pensons pas que jamais la France

(1) 272. — (2) 1602.

puisse obtenir la préférence sur Anvers et la Hollande pour l'approvisionnement de cette partie de l'Allemagne située au-dessus du Neckar ; et, quant au transit appelé à remonter le Rhin pour venir par Strasbourg au Havre, il est bien évident qu'il sera toujours de son intérêt de descendre à Cologne pour y prendre le chemin d'Anvers ou même celui du Havre par la ligne de Paris en Belgique *qui sera construite la première*. (C'est nous qui soulignons cette phrase qui répond bien aux inquiétudes exprimées par BERRYER en 1837.)

« En résumé, le chemin de Paris à Strasbourg par Nancy n'est profitable qu'aux pays qu'il parcourt ; il nous laisse dans la même position d'infériorité où nous nous trouvons relativement à la Hollande et à la Belgique. Tandis que, par Dijon, le chemin de fer de Paris à Strasbourg se relie avec celui de Marseille, dessert toutes les populations françaises entre l'Océan et la Méditerranée ; il assure la prépondérance au commerce français dans toute la Suisse et crée une concurrence redoutable aux ports hollandais et belges dans une bonne partie de l'Allemagne méridionale. En dirigeant le chemin de Strasbourg par Nancy, on sacrifierait des avantages réels et importants à des espérances chimériques qui, selon nous, ne se réaliseront jamais. »

Comment s'étonner, dans ces conditions, qu'une fois de plus le gouvernement refusât d'accorder une dotation immédiate de crédit à la ligne de la frontière d'Allemagne ? D'après un premier communiqué inséré au *Journal des Débats* du 16 octobre 1841 qui annonce l'imminence du dépôt des projets du gouvernement, ces projets comprendront notamment les lignes de Paris à Lille et à Calais et de Marseille au Rhône. Un second article du 19 octobre expose dans son ensemble le schéma du réseau entier dont il faudra doter le pays : c'est la grande croisée des voies Nord-Sud et Est-Ouest, mer du Nord-Méditerranée, Bayonne-Strasbourg ; à la première direction appartiendront les chemins de fer de :

Paris à Dunkerque et Calais par Lille	80 lieues
Paris à Chalon par Dijon.....	100 —
Marseille au Rhône.....	25 —
Complément de la ligne du Havre.....	25 —

A la deuxième, en supprimant provisoirement le tronçon Bayonne-Bordeaux :

Paris-Strasbourg (tracé direct).....	120 lieues
Paris-Orléans (pour mémoire).	
Orléans-Bordeaux par Tours.....	115 —
	465 lieues

Mais comme l'exécution par l'Etat de ce projet coûterait 700 millions, dépense hors de proportion avec ses ressources actuelles, il faut le réduire ; or, à considérer le système général, on constate facilement que la ligne de Paris à Strasbourg fait double emploi ; on la supprimera donc : « Au lieu du chemin direct de Paris à Strasbourg, on peut profiter du chemin actuellement ouvert de Strasbourg à Bâle en poussant de Mulhouse un embranchement qui atteindrait à Dijon la ligne de Paris à la Méditerranée. Par là le trajet de Paris à Strasbourg serait allongé sans doute d'une trentaine de lieues ou de trois ou quatre heures, mais il y aurait environ 70 lieues de moins à établir, car de Dijon à Mulhouse le chemin de fer n'aurait que 52 lieues ; la troisième des artères, celle du Rhône au Rhin dont tout le monde reconnaît l'importance, se trouverait construite et en même temps satisferrait à des convenances stratégiques dignes de la plus haute considération. »

Ainsi le ministre, par l'intermédiaire du grand journal officieux, laisse percer ses préférences pour le tracé indirect. Le Comité des fortifications, saisi du programme d'ensemble qui sera soumis au parlement, maintient sa position initiale. Sur le tracé direct de Paris à Strasbourg les localités n'ont opposé que des protestations négligeables. C'est donc en somme, au début de la session de 1842, avec l'assurance d'avoir consulté vraiment tous les intérêts les plus essentiels du pays, que le gouvernement se prépare à déposer un nouveau projet général de chemins de fer d'où l'exécution de la ligne de Strasbourg est à nouveau exclue.

Si l'on jette un coup d'œil d'ensemble sur cette effervescence manifestée en faveur de la ligne de Dijon, on voit que ce que l'on opposait à la ligne de Paris à Strasbourg sous le nom de tracé indirect par Dijon, c'était en réalité la ligne de la frontière suisse. Cette ligne était-elle réellement plus urgente à construire que celle de la frontière d'Allemagne ? Ce n'est pas insoutenable : économiquement, le transit comme les échanges commerciaux étaient infiniment plus importants à la porte de Bâle qu'à celles des frontières de Bade, de Bavière et de Prusse réunies. La ligne de la frontière suisse se prêtait, d'autre part, à de multiples communications entre l'Est, le Sud et l'Ouest. Enfin, elle offrait, par la combinaison du tronc commun, sans compter l'avantage de la section déjà construite entre Mulhouse et Strasbourg, un nombre de kilomètres minimum à établir pour assurer à la fois le système des relations réciproques entre

Lyon, Strasbourg et Paris. A ce titre, son adoption eût peut-être doté le pays beaucoup plus tôt des instruments de transport nécessaires à sa prospérité économique, instruments sans doute grossiers, mais qu'on aurait pu compléter ultérieurement par la jonction directe de Strasbourg à Paris. Mais telle qu'elle était, la combinaison Paris-Lyon-Strasbourg était quand même mal conçue. Si l'on avait dû faire un tronc commun, c'était celui de FOURNEL qu'il eût fallu réaliser. A prendre les parcours actuels, il n'allongeait la direction de Lyon que de 110 kilomètres alors que la combinaison de 1841 allongeait celle de Strasbourg de 159 kilomètres. Il assurait surtout le développement, si essentiel à sauvegarder, du bassin métallurgique de la Haute-Marne et celui de la Haute-Seine en les mettant à la portée à la fois des charbons de Sarrebrück, de ceux d'Epinac et de Saint-Etienne. Il est vrai, l'embranchement Dijon-Mulhouse eût été à construire ; mais Mulhouse n'était pas reliée à Paris par une ligne beaucoup plus longue par Nancy que par Dijon, 60 kilomètres de plus suivant les distances actuelles, et le système se prêtait avec aisance à la projection de la ligne de Sarrebrück vers la Prusse et de celle de Reims vers les Ardennes et le Nord. La combinaison de 1841 heurtait, au contraire, les intérêts légitimes de toute la Lorraine industrielle, elle négligeait tout le commerce de la Champagne, tous les besoins de la Haute-Marne, tous ceux de la Moselle, et ne pouvait être imposée qu'en violant les droits de la plus élémentaire justice distributive. Les populations lésées ne vont pas tarder à crier si haut et si ferme que le gouvernement se verra obligé de faire tant bien que mal dans ses desseins une place à ces départements de la frontière de l'Est trop longtemps et par trop systématiquement négligés.

CHAPITRE II

LE TRACÉ DIRECT PAR LA LORRAINE ET NANCY

Cette campagne si bruyamment menée, et avec quel fracas, en faveur du tracé indirect par Dijon allait-elle laisser définitivement insensibles les populations de l'Est de la France dont on méconnaissait si ouvertement les besoins et dont on frustrait les intérêts avec tant de désinvolture? Nancy, Metz, Strasbourg, Châlons-sur-Marne, Bar-le-Duc ne finiraient-elles pas par prêter l'oreille à ce que l'on criait par-dessus les toits à Mulhouse, à Dijon et même à Paris? C'est ce qu'on se propose d'étudier dans le présent chapitre.

Cependant, avant de faire le tour des grandes villes de Lorraine et de Basse-Alsace pour y saisir les échos de l'agitation de la Bourgogne et du Haut-Rhin, il est nécessaire de s'arrêter quelques instants parmi les populations de la Champagne méridionale dont les besoins pour tournés qu'ils fussent plus particulièrement vers le Midi, se sentaient pourtant en quelque manière solidaires des grands intérêts qui agitaient les départements de l'Est.

Les départements de l'Aube et de la Haute-Marne continuent à souffrir de leur position intermédiaire et n'ont pas une conscience claire de leurs besoins véritables. Ils hésitent toujours entre Strasbourg et Lyon, et poursuivent leur politique de conciliation entre les directions de ces deux villes, crainte d'être évités par chacune d'elles. Le contact qu'on a déjà pris avec les intérêts locaux au cours de la période 1832-1840 a permis de noter ces tendances. Comme les bourguignons et avant eux, les champenois de l'Aube et de la Haute-Seine ont réclamé un tronc commun pour les deux lignes de l'Est et du Sud-Est, mais un tronc commun construit, à l'inverse de celui préconisé à Dijon, sur la ligne directe de Strasbourg par les plateaux. Ce tronc commun que la Commission d'enquête de 1837 avait proposé de courber vers le sud jusqu'à le distendre pour le faire aboutir à Arcis, a été étudié au cours des années 1839-1840 par l'ingénieur en chef COURTOIS, parvenu au terme des études de la ligne de Saint-Dizier à Gray (1). Tous les projets anciens, celui de DAUSSE, celui d'ARNOLLET, ont été repris par lui dans un travail

(1) 1193, à 1196.

d'ensemble. Il en est résulté de Paris à Dijon deux tracés principaux qui, communiquant ensemble par un certain nombre de variantes, permettent d'appliquer au problème un jeu de solutions différentes.

Le premier de ces deux tracés est celui d'ARNOLLET qui suit la Seine de Paris à sa source pour passer par le col de Poiseuil, à 386 mètres de hauteur et ensuite descendre sur Dijon par la vallée de l'Ignon. Le second est tiré des études faites par DAUSSE dans la direction de Strasbourg en 1834, non cependant sans de notables modifications : il part maintenant de Paris par la plaine des Vertus, traverse le canal Saint-Denis, suit le canal de l'Oureq jusqu'à Précy, franchit la Marne à 5 kilomètres de Meaux, remonte l'Aubetin jusqu'à Bouchy-le-Repos et enjambe, près de Villenauxe, le faite entre Aubetin et Aube au moyen d'un souterrain de 2.880 mètres. Il emprunte ensuite le val de l'Aube, atteint le faite séparatif près de Vivey et le traverse sous un souterrain de 1.585 mètres à 380 mètres de hauteur, avec des pentes de 5 m/m en amont et en aval. De Vivey, il descend sur Dijon par la vallée de la Tille. De l'un de ces tracés à l'autre on passe facilement soit de Villenauxe, en empruntant à partir de Marcilly la Seine au lieu de l'Aube, soit à partir de Merrey en amont de Troyes sur la Seine, en remontant l'Ource jusqu'à Vivey.

La ligne de Lyon ainsi précisée, COURTOIS passe à l'étude de la branche à diriger sur Strasbourg ; il reprend le problème dans son ensemble : comme DAUSSE l'avait fait, il commence dans son mémoire par souligner la facilité que les deux lignes offrent d'être articulées l'une sur l'autre. Il cherche ensuite à localiser le point de jonction des trois rayons du système : celui de Paris, celui de Lyon, celui de Strasbourg ; il en détermine le lieu idéal : c'est le point géométrique entre ces trois villes « qui soit tel que la somme des lignes menées de ce point aux trois angles soit un minimum » ; mais ce point est aux sources de l'Aube, d'ailleurs dans cette partie du faite, remarque COURTOIS, qui sépare le bassin parisien du bassin de la Seine où le passage est le plus facile ; ce n'en est pas moins qu'un point géographique, mal placé sur le faite lui-même pour se prêter à une triple bifurcation aussi importante économiquement ; au surplus, ajoute l'ingénieur, « la masse des Vosges qu'il faut tourner oblige à reporter le point de réunion des trois lignes soit vers le Nord, soit vers le Sud. Ce point doit être donc pris soit dans le bassin de la Seine aux environs d'Arcis-sur-Aube, soit dans le bassin de la Saône vers Dijon ». La seconde combinaison offre un détour défavorable

à Strasbourg qu'elle met à 667 km. de Paris, et COURTOIS la rejette, bien qu'elle ait l'avantage d'opérer la jonction de Paris avec l'Alsace par l'intermédiaire de la ligne Dijon-Mulhouse ; il préconise la première combinaison : elle réalise en effet à ses yeux les communications les plus rapides à la fois avec Lyon et Strasbourg — Lyon par 507 kilomètres, Strasbourg par 473 kilomètres — et c'est précisément par cet avantage, d'autant plus important que le tracé POLONCEAU empruntait le coude énorme de Pouilly et de la vallée d'Ouche, que le tracé par l'Aube s'oppose au tracé par l'Yonne. En fixant à Arcis-sur-Aube la bifurcation des deux lignes, COURTOIS remplit donc exactement le vœu exprimé par la Commission d'enquête de l'Aube en 1837.

On s'est étendu sur le raisonnement de l'ingénieur. C'était une manière d'en montrer le caractère systématique : comme chez DAUSSE, pas de préoccupations économiques. La solution à laquelle il tend est, avant tout, le fruit de raisonnements géométriques ; le langage, les méthodes mêmes de cette science sont constamment employés dans le mémoire. L'ingénieur ne se préoccupe ni de l'importance des villes, ni des besoins des groupes industriels qui n'ont, dans ses déductions, que la valeur abstraite de points idéaux qui servent ou ne servent pas à la solution du problème. Par ce caractère même, le travail de COURTOIS devait plaire aux bureaux des Ponts et chaussées et tout particulièrement au sous-secrétaire d'état. On n'avait encore que peu changé en 1840-1841 au ministère des Travaux publics des dispositions manifestées lors de l'établissement du programme de 1832 ; des tracés comme celui de la Bourgogne ou comme celui de la vallée de la Marne, conçus sous l'empire de considérations concrètes étaient inintelligibles ; le système COURTOIS observait, au contraire, le même principe que DAUSSE avait autrefois soutenu ; ce qu'il cherchait à réaliser ce n'était plus, il est vrai, la ligne la plus droite dans chaque direction particulière, mais étant donné un ensemble de directions jointives, la combinaison composante réunissant le minimum de kilomètres à construire ; cette théorie satisfaisait à la fois les exigences de la géométrie et celles du Trésor ; double raison pour un LEGRAND, esprit systématique et regardant, d'y donner son adhésion.

On note cependant chez COURTOIS un progrès appréciable sur les travaux antérieurs : d'abord des considérations stratégiques : « l'importance militaire de la ligne de Strasbourg, disait-il, doit porter à diminuer le plus possible la longueur de son parcours et à la mettre en communication avec les

vallées dans lesquelles se trouvent les places fortes-frontières du Nord et de l'Est.» L'antenne de Strasbourg, dans le système de l'embranchement à Arcis des trois directions, traversait les vallées de la Marne, de la Meuse, de la Moselle, de la Meurthe, de la Sarre et du Rhin, facilitant le service des places de Langres, Chaumont, Vitry, Sedan, Mézières, Givet, Metz et Thionville. En choisissant Arcis-sur-Aube pour centre d'éclatement de ses lignes, COURTOIS réalisait d'autre part inconsciemment quelques-uns des avantages du programme de FURNEL : sans doute il négligeait entièrement les forges de la Haute-Marne ; mais son tronc commun par la basse vallée de la Marne, le Grand-Morin et l'Aubetin était plus favorable que le tracé du Morbras. Si son mémoire ne fait pas état de ces avantages, il dégage avec assez de précision le mérite de sa combinaison au point de vue des relations générales : « Le système de la vallée de l'Aube se prête, y lit-on, à de faciles prolongements sur Châlons-sur-Marne, Reims et Saint-Quentin de la ligne qui, de Lyon, amènerait sur la Marne près de Vitry » et « compléterait ainsi la grande communication de Marseille à Dunkerque » ; « cette voie, conclut-il, qui mettrait Anvers à trois journées de Marseille, deviendrait européenne. »

Sous le rapport commercial, l'argumentation de COURTOIS reste faible ; il eût fallu insister sur l'importance qu'il y avait à desservir la Lorraine, l'intérêt d'assurer à travers la Champagne une triple circulation du combustible et des produits fabriqués par le Nord, le Nord-Est et le Sud ; au lieu de cela, toute la critique consiste à montrer — l'auteur ne se préoccupe encore que des relations extrêmes — que dans le système du tracé indirect par Dijon, le commerce aurait à payer des frais considérables : sur la seule ligne Paris-Strasbourg, la distance allongée de plus de 200 kilomètres obligerait le transit en provenance du Nord et de l'Ouest de payer un excédent de plus de 2.000.000 de francs pour 100.000 tonnes. Mais à cela les Bourguignons répondaient non sans raison — c'était le point le plus fort de leur thèse — que le transit intéressant les frontières de l'Est était surtout un transit suisse.

Par l'ensemble de son système, COURTOIS est, au cours des années 1840-1841, l'adversaire le plus redoutable du tracé indirect par la Bourgogne : on le sait à Dijon ; on va jusqu'à lui prêter des intérêts personnels dans la défense de son tracé : le marquis DE LOUVOIS écrit en septembre 1840 au préfet de la Côte-d'Or : « Il faut que vous connaissiez le dessous de carte qui guide M. COURTOIS dans cette affaire... L'ingénieur COURTOIS (m'a dit M. LEGRAND), est un fort brave homme, mais

l'homme en même temps le plus tenace de son siècle; il est né à Vitry-le-François et fera tout ce qu'il pourra pour rapprocher la ligne de chemin de fer de ses pénates. Voilà pour les dispositions intimes de l'homme. »

Cette explication vraiment tendancieuse et par trop sommaire défigurait la pensée du sous-secrétaire d'état qui, le marquis de Louvois le disait lui-même ailleurs, inclinait personnellement en faveur du tracé de la vallée de la Seine. On en a dit les raisons.

La combinaison COURTOIS rallie naturellement l'adhésion des départements qu'elle favorise : dans la Haute-Marne on marque ses préférences pour un tracé qui ne serait pas par trop contraire à la direction de Strasbourg. « Le chemin de fer de Paris à Strasbourg, formule le Conseil général dans sa session de 1841, a bien sans doute autant d'importance que celui de Paris à Lyon »; il rectifie le système du tronc commun suivant un itinéraire plus acceptable pour l'industrie de la Haute-Marne, en fixant le point de bifurcation à Auberive et le tracé commun par Meaux, Arcis et Bar-sur-Aube, la branche de Strasbourg montant par l'Aujon, la Blaise et Saint-Dizier.

Devant le Conseil général de l'Aube en 1840, le préfet fait ressortir l'intérêt tout spécial que présente le tracé de la ligne de Lyon par la Haute-Seine de se confondre sur 120 kilomètres jusqu'à Marcilly avec celui de la ligne de Paris à Strasbourg (1) : « Le chemin de fer de Paris à Strasbourg, remarque-t-il dans son rapport, serait plus direct par la vallée de l'Aube que par Dijon, et il relierait plus facilement la Suisse et l'Allemagne à Paris et au Havre par le chemin de Rouen »; le Conseil général fait sienne l'opinion du préfet et réclame que les deux lignes fassent l'objet « d'études sérieuses et comparées ». En 1841, le préfet constate que ces vœux ont été en partie exaucés. Mais, rendant compte des études de COURTOIS, il se demande s'il ne conviendrait pas de pousser le tronc commun jusqu'à Troyes. Le Conseil général se prononce, bien entendu, pour la direction de l'Aube qui lui paraît la seule à réunir les avantages et l'économie du tronc commun.

Mais l'assemblée départementale, comme le Conseil municipal de Troyes qui en délibère de son côté le 7 décembre 1841, est en réalité beaucoup plus intéressée par la direction de Lyon que par celle de Strasbourg; ce qu'ils combattent ce n'est pas tant le tracé direct de Strasbourg que le concurrent autrement

(1) IV B d.

redoutable qu'est pour eux le tracé de Paris à Lyon par la Bourgogne. Le tronc commun avec la ligne de Strasbourg n'est qu'un accident greffé accessoirement sur le principal et la subvention de 1.000.000 votée par le Conseil général pour les acquisitions de terrains vise surtout la direction de Lyon. Il n'en est pas moins vrai que pour mieux orientée qu'elle fût dans la direction de Lyon que dans celle de Strasbourg, la combinaison du tronc commun par Troyes, Arcis, Brienne ou Marcilly appartenait à la série des solutions possibles du tracé direct de la ligne de Paris à Strasbourg; il ne dépendait que de circonstances toutes locales que ce tracé fût ou ne fût pas préféré aux autres itinéraires qui, comme lui, se séparaient de la ligne absolument droite des plateaux de la Brie, la ligne de la vallée de la Marne par exemple; la meilleure preuve en est que la ville de Strasbourg et le département du Bas-Rhin se montreront indifférents, sinon favorables, au fait que le tracé qui les joindra à Paris passera par la vallée de l'Aube et touchera à Troyes.

Il n'en était pas de même du tracé indirect par Dijon. Il s'agissait là d'un véritable détournement de voies ferrées au profit de prétentions rivales: ce détournement va provoquer à la fin de 1841 un soulèvement d'autant plus brutal de tous les départements de l'Est qu'il s'agira pour eux d'être déshérités d'un bienfait dont ils escomptaient la possession sans souci. Depuis 1838 on y vivait sur l'affirmation maintes fois répétée dans les enceintes parlementaires de l'importance primordiale de la ligne de l'Est, sur les déclarations multiples qu'elle devait être la première à être construite en France, sur la volonté formelle du parlement de la voter avant toute autre, sur le fait enfin, qu'en 1838, dans les plans mêmes de l'administration, seule la construction du canal de la Marne au Rhin en avait fait ajourner la dotation. Forts de ces assurances, les localités lorraines se reposent entièrement sur le gouvernement du soin de leur donner un chemin de fer quand les circonstances le permettront; nul vœu ne vient apporter aux bureaux du ministère l'expression d'un désir quelconque de chemin de fer; les menées de Mulhouse et de la Bourgogne se développent sans contradiction; aucune protestation n'interrompt la prescription qu'elles créent à l'encontre des délibérations de 1837.

Ce silence, les défenseurs du tracé indirect ne manquent pas d'en tirer parti: ils le présentent comme un indice caractéristique du désintérêt des départements de l'Est à l'égard des chemins de fer: « Lorsque dans les enquêtes, écrit LEGROM

dans le mémoire qu'on a déjà signalé, tous les départements traversés ont manifesté leur préférence pour le canal aux lieu et place d'un chemin de fer ; lorsque nulle sympathie en faveur de ce chemin de fer ne s'est produite de la part des départements intéressés..., comment concevoir qu'une compagnie ou qu'un gouvernement risquent d'énormes capitaux dans l'exécution d'un ouvrage dont l'intérêt n'est pas compris ? quand, d'un autre côté, se manifestent les manifestations les plus vives en faveur du chemin par la Bourgogne ; quand des études dans différentes directions sont effectuées par voie de souscription ; quand les départements vont au-devant des demandes du gouvernement en votant la cession gratuite des terrains et des subventions pécuniaires ; quand partout les populations s'émeuvent et demandent à grands cris une voie de communication que leurs soi-disant rivaux repoussent par leur silence et leur inaction : le gouvernement ne saurait hésiter... »

Les départements de l'Est allaient bientôt démentir cette injuste péroraison. Leur silence, en effet, était mal interprété. Il était fait beaucoup plus de discipline que d'acceptation : « Ce n'est pas que nous ne sachions attendre, s'exprimait en août 1838, le rapporteur d'une commission du Conseil général du Bas-Rhin ; les preuves de notre résignation sont faites, je pense... » Cet esprit de discipline ressort mieux encore de la lecture de la délibération du Conseil général de la Meurthe dans sa session extraordinaire de 1841 ; on y discute de l'opportunité de faire pression sur le gouvernement en lui offrant une subvention ; il semble à plusieurs membres que, pour autant que le tracé direct est d'importance essentielle pour le pays, il doit s'imposer de lui-même par la force même des arguments qui plaident naturellement en sa faveur. C'est là qu'est la clef de cette réserve que conservent les populations lorraines dont le sérieux s'accommode mal des campagnes bruyantes et des revendications personnelles.

D'autre part, la Bourgogne s'était, jusque-là, toujours vue préférée dans la distribution des travaux publics, à la fois parce que province plus ancienne et mieux représentée dans les hautes sphères du gouvernement du pays, à la fois aussi parce que, moins désolée par les guerres, elle avait eu moins à réparer et puisait plus de vitalité dans des réserves intactes, à la fois enfin, parce que économiquement mieux rattachée au cœur de la France que la Lorraine habituée jusqu'à la date toute récente où la frontière avait été fermée à commercer de préférence avec l'étranger. Démunis de tout, les pays de l'Est

avaient tout à recevoir : un canal d'abord comme la Bourgogne, le chemin de fer ensuite, mirage encore lointain. Dijon, Mulhouse et les villes de l'Yonne, de la Saône et de Franche-Comté, déjà dotées de la voie navigable, n'avaient plus qu'à recevoir le chemin de fer pour être nanties de l'outillage maximum qu'elles pouvaient désirer. Elles étaient donc mal venues à dénier aux villes de l'Est le droit à un chemin de fer sous le prétexte qu'on leur avait donné plus tard qu'à elles-mêmes un canal. Le réveil, d'ailleurs, allait être brutal et la froide Lorraine allait montrer à son tour de quelle énergie elle était capable elle aussi d'armer ses revendications.

Comme toujours, ce fut de Strasbourg que partit le mouvement : Strasbourg aux avant-postes du pays était mieux que quiconque en état d'apprécier l'importance de la construction du chemin de fer ; on y suivait avec attention la formidable expansion que prenait en Allemagne le développement ferroviaire ; on y voyait avec inquiétude le danger de l'inactivité dans laquelle on demeurait en France.

En janvier 1841, le marquis de TURCKHEIM, conseiller général du Bas-Rhin, manifestait avec un rare bonheur au préfet de son département ces appréhensions (1) :

« A mes yeux, lui écrit-il de Paris, le résultat d'un vote législatif ne saurait être douteux et je me résignerais à attendre cette solution définitive si je ne craignais que la publicité sans contradiction acquise au projet KOECHLIN ne le dotât d'une apparence de réalité et de vie qui pût appeler d'autres combinaisons à se mettre en harmonie avec ce système. » Il se « préoccupe de l'inquiétude très sérieuse que les insertions accueillies par tous nos journaux, que l'assentiment donné à ces publications par les localités dont elle favorisent les intérêts et par le silence de celles qui sont menacées dans leur avenir commercial, que cet état de choses ne portât les puissances étrangères à considérer la ville de Bâle comme destinée à former la tête de ligne du chemin de fer établissant la communication entre la Seine, le Rhin et le Danube ». Il montre « l'incertitude qu'il y a, en Allemagne, sur le point où les chemins de fer qui suivent le cours du Rhin auront à traverser les pays de Bade et de Wurtemberg pour aboutir aux rives du Danube et en suivre le cours ». Que les projets des frères KOECHLIN aboutissent et, comme le laissera entendre d'ailleurs Michel CHEVALIER dans sa lettre d'octobre 1841, que l'on a citée précédemment, cette jonction s'opérera par

(1) 1587.

la Suisse au profit de Bâle contre tous les intérêts de Strasbourg ; le marquis de TURCKHEIM développait sa pensée sous la forme suivante :

« Quel sera le point de jonction entre les deux réseaux, celui de la France et celui de l'Allemagne ? »

« Le gouvernement de Bade voudrait que ce soit la ville de Mannheim, son port sur le Rhin au confluent du Neckar, et que le bassin de cette rivière soit adopté par le chemin de fer qui unirait le Rhin au Danube. La Suisse, Bâle et Mulhouse voudraient que cette jonction se fit en suivant les rives du lac de Constance. D'autres projets publiés en Allemagne, et dont les études préparatoires sont faites, établissent cette jonction par la vallée de la Kinzig qui aboutit au Rhin en face de Strasbourg, et ce dernier projet réussirait sans aucun doute si le même chemin qui unit le Rhin au Danube est doté de l'avantage de continuer celui qui réunit Paris à Strasbourg.

« La ville qui sera le point de jonction de ces deux grandes lignes de communication en acquerra une très haute importance commerciale. Cette importance sera-t-elle dévolue à Mannheim, à Bâle ou à Strasbourg ? » Il concluait :

« Nous devrions être sans inquiétude à cet égard comme c'est notre gouvernement qui en décidera, car le réseau de chemins d'Allemagne se rattachera au point de jonction entre la Seine et le Rhin qu'il aura déterminé. »

Le préfet du Bas-Rhin se fit dès le mois suivant l'écho de ces préoccupations auprès du ministre des Travaux publics (1) : après avoir exposé les possibilités de jonctions qu'on vient de voir entre Rhin et Danube, il en tirait les conclusions : « Si la France construit le chemin de Dijon à Mulhouse à l'exclusion du chemin direct de Paris à Strasbourg, cette dernière ville ne sera plus qu'une impasse, une ville de garnison dépouillée de son avenir commercial au profit de Bâle plus encore que de Mulhouse qui éprouverait elle-même la juste punition de son exclusivisme à l'égard du chef-lieu du département du Bas-Rhin. Dans le second cas, au contraire, se réaliseraient pour Strasbourg et pour l'Alsace les avantages immenses, incontestables, longuement développés dans les discussions de la Chambre des députés de juin 1837... »

Mais le danger pour Strasbourg n'était pas seulement à Mulhouse, il était aussi à Metz : le préfet s'en expliquait sans ambages. On a dit quelques mots déjà de la rivalité de ces deux villes ; on a montré les tenants du tracé indirect évoquer

1) 1589.

à Strasbourg les dangers de la ligne de la Sarre. En voici, à Strasbourg également, une première manifestation caractéristique :

« Par l'absence d'un chemin de fer direct, écrivait le préfet, Strasbourg est exposé à un autre danger ; j'en ai signalé un du côté du Midi, à Bâle et à Mulhouse ; il peut en surgir sur un point opposé à Mannheim. Le grand duché de Bade songe sérieusement à faire de ce port le point de jonction entre la France et l'Allemagne. Mannheim est merveilleusement situé au confluent du Rhin et du Neckar ; on pourrait, d'autre part, rejoindre le Danube par la vallée du Neckar, de l'autre établir une communication directe par railway avec Sarrebrück en passant à Spire et Kaiserslautern. Cette ligne, qui n'est ni imaginaire ni sans but, puisqu'en France aussi on a fait des études pour un chemin de fer qui de Nancy courrait à Sarreguemines et à Sarrebrück » (on se rappelle l'opposition faite par Strasbourg à ce projet) « cette ligne laisserait ainsi la ville de Strasbourg complètement à l'écart. Ainsi, pour le chef-lieu du Bas-Rhin, double danger au Nord et au Midi, si le gouvernement n'établit point en principe, que la ligne directe de Paris à Strasbourg sera exécutée à titre de chemin national de l'Est à l'Ouest. » Rien de plus net : conclusion : « Que votre Excellence veuille bien se joindre à son collègue des Affaires étrangères pour établir, par des relations diplomatiques, que le Gouvernement du Roi ne renonce point à l'idée de construire un chemin de fer de Paris à Strasbourg en ligne directe ; que le projet en sera présenté aux Chambres dès que la situation des finances ou la réunion des capitaux particuliers permettront l'exécution de cette grande entreprise ; que dans aucun cas l'exécution du chemin de fer de Dijon à Mulhouse, si elle devait avoir lieu par une compagnie, n'emporterait la non exécution de celui de Paris à Strasbourg ; qu'elle serait, au contraire, un motif pour accélérer la réalisation de la ligne directe aux frais de l'Etat. »

A la même date, le préfet du Bas-Rhin faisait valoir d'autres arguments sur le même sujet au ministre de l'Intérieur (1) : « Cette question, écrivait-il, se rattache à des considérations dont j'ai eu plus d'une fois l'occasion d'entretenir votre Excellence. A une époque où la question rhénane est vivement débattue par les organes de la presse française et de la presse d'outre-Rhin et où les intrigues de tous genres s'ourdissent pour ébranler dans leur fidélité et leur attachement à

(1) 1588.

la France les habitants des deux départements de l'Alsace, il est plus important que jamais de souder par tous les moyens à la mère patrie la frontière de l'Est. »

On se le rappelle, cette première intervention auprès des pouvoirs publics ne fut pas heureuse. C'est elle qui provoqua l'avis si nettement défavorable du Comité des fortifications. Sans doute fit-on dans l'Est les réserves que comportait cet avis et ne manqua-t-on pas d'arguments pour y répondre. Le coup porté était cependant sensible. Il n'en démontrait que mieux la nécessité de s'entendre pour réaliser une action commune.

Dans sa session d'août, le Conseil général du Bas-Rhin renouvelle ses vœux précédents en faveur de la ligne directe. La Chambre de commerce de Strasbourg et la Chambre consultative des arts et manufactures de Nancy en délibèrent. Au mois de septembre, les fêtes d'inauguration du chemin de fer alsacien offrent une occasion unique de faire entendre directement au ministre des sollicitations plus pressantes encore. Le maire de Strasbourg profite de la réception officielle des autorités pour en saisir TESTE (1). Celui-ci répond évasivement : les intérêts locaux étaient souvent fort exigeants, mais, il ne le contestait pas, la question du chemin de fer de Paris à Strasbourg était, en effet, plus qu'un intérêt local ; c'était un intérêt général du pays ; au reste, rien n'était encore décidé sur la priorité à accorder au chemin de fer de Paris sur Dijon ou à celui de Paris sur Strasbourg ; les études n'étaient pas finies ; rien n'était terminé ; des raisons stratégiques paraissaient surtout militer en faveur du chemin de Dijon, qui reliait le Midi de la France à l'Est et permettait ainsi de transporter rapidement de grands corps d'armée d'un point de la frontière à l'autre ; c'était sous ce rapport qu'il avait été question d'un chemin de fer circulaire qui reliait entre elles toutes les frontières.

Le préfet du Bas-Rhin, prenant à son tour la parole, répondit que c'était précisément sous le point de vue stratégique qu'il importait de relier directement Strasbourg et Metz, ces deux boulevards de la frontière Nord-Est, avec le Centre, avec Paris. Dans toute guerre de la France, insista-t-il, c'est cette frontière qui est le point vulnérable, le point exposé aux attaques de l'ennemi ; c'est donc lui qu'il faut rattacher à la capitale ; le Midi est beaucoup moins exposé : il n'a à redouter une invasion que dans le cas d'une guerre avec l'Autriche.

(1) 1033.

Passant aux considérations commerciales, le préfet ajoutait qu'elles n'étaient pas moins graves, soit pour le maintien du transit à Strasbourg, soit pour dédommager le Havre des pertes que le récent traité avec la Hollande pouvait lui faire essuyer. Il terminait en disant que Strasbourg ne demandait pas que le chemin de fer de Paris à Dijon ne fût pas exécuté, qu'elle réclamait seulement la priorité pour celui de Paris à Strasbourg.

Le maire revint sur les raisons stratégiques, sur lesquelles on fondait la préférence du chemin de fer de Paris à Dijon, pour montrer qu'elles ne paraissaient pas sérieuses ; mais « qu'elles semblaient plutôt cacher des intérêts de localités trop peu légitimes pour oser se montrer au grand jour. » Il insista à son tour sur les arguments d'ordre commercial qui plaidaient en faveur de la ligne directe.

Le ministre parut ébranlé par une pareille insistance : le gouvernement prendrait en considération toutes les raisons alléguées ; il les pèserait mûrement ; rien n'était décidé, assurait-il encore ; à ses yeux, le premier chemin de fer à exécuter était celui de Paris à la frontière belge ; celui de Marseille au Rhône viendrait ensuite ; mais en troisième ligne, et avant tout autre, se présenterait certainement le chemin de Paris à Strasbourg ; « l'Alsace est un beau, un excellent pays, conclut-il ; quoi que l'on fasse, on ne peut faire assez pour elle. »

C'était une conclusion de politicien ; pour le fond, les paroles ministérielles n'étaient guère encourageantes ; la campagne du *Journal des Débats* du mois suivant confirma les inquiétudes légitimes conçues dans le Bas-Rhin sur la teneur des projets du gouvernement. Il n'était que temps d'agir énergiquement. Le 11 octobre, le préfet réunit une commission départementale composée du directeur de la Compagnie du canal du Rhône au Rhin, SAUVAGE, du président et d'un membre de la Chambre de commerce, Alfred RENOARD DE BUSSIÈRE et NEBEL ; du député DE DIETRICH, maire de Niederbronn, du maire de Saverne, DIDIER, de deux conseillers municipaux de Strasbourg, Guillaume LAUTH et BOERSCH, d'un sieur Auguste SCHUMANN, donné comme propriétaire, et de l'archiviste du département, SPACH, à l'effet d'examiner sous quelle forme l'attention et le concours des communes et des citoyens pourraient être utilement provoqués en faveur du chemin de fer. La commission siégea les 20 et 27 octobre, les 3, 10 et 17 novembre (1).

(1) 1289.

Dès la seconde séance, la commission se prononça en faveur du tracé direct, et, pour promouvoir les populations à offrir leur concours au gouvernement, elle émit l'avis que le préfet saisît de la gravité de la question chacun de ses collègues des départements situés sur la ligne. Elle demandait que les chambres de commerce du Havre, de Nancy et de Metz fussent de même saisies par la Chambre de commerce de Strasbourg. Elle estimait urgent que le Conseil général du Bas-Rhin et le Conseil municipal de Strasbourg fussent mis à même de se prononcer.

Comme suite à ces conclusions, le préfet du Bas-Rhin écrit, dès le 2 novembre, à chacun de ses collègues (1). Il leur expose d'abord l'historique de la campagne qui menace, depuis le début de l'année surtout, le tracé direct de Paris à Strasbourg ; il passe ensuite aux conclusions de la commission départementale du Bas-Rhin ; il presse ses collègues de susciter, chacun dans son département, une campagne en faveur du chemin de fer direct :

« Il est évident, insiste-t-il, que l'on arrivera d'autant plus vite à déterminer le gouvernement pour l'entreprise d'une ligne directe que toutes les localités situées dans cette direction se montreront également disposées à la réclamer et à faire des sacrifices pour l'obtenir. »

D'après des calculs bien établis les sacrifices, qui porteraient sans doute sur la concession des terrains, seraient minimales par rapport aux travaux d'art et de terrassement, 1.000.000 par exemple dans le Bas-Rhin suivant les estimations de la commission départementale, somme que la ville de Strasbourg suffirait seule à couvrir. Toutes les villes situées le long de la vallée de la Marne et sur la grande route de Paris à Strasbourg se montreraient sans doute disposées à des sacrifices proportionnels à leur importance pour éviter le danger qui les menacerait si la ligne de Dijon à Mulhouse était seule mise en construction.

Un post-scriptum annonçait précisément que le Conseil municipal de Strasbourg venait de voter un million.

L'assemblée municipale en avait délibéré le jour même. Sur le rapport d'un de ses membres, Charles BOERSCH, elle avait nommé une commission pour suivre l'affaire et effectivement offert un concours provisoirement fixé à un million et applicable au chemin direct via Nancy soit par Sézanne, soit par Arcis, soit par la vallée de la Marne (2).

(1) 1594. — (2) 262.

C'est en suite de ces suggestions de la commission départementale que la Chambre de commerce de Strasbourg avait écrit à la Chambre de commerce du Havre cette lettre qui lui valut la réponse qu'on a citée plus haut. Après un historique de la question, elle avait fait valoir les intérêts qui, à son avis, plaidaient en faveur du tracé direct : l'importance du transit français avec le cœur de l'Allemagne, l'avantage d'opposer une concurrence au transit de Belgique, de faire préférer le Havre à Anvers, Strasbourg à Cologne, d'approvisionner le centre de l'Allemagne par Kehl et Mannheim. Répondant en même temps à l'avance à l'objection qu'on pouvait lui faire en mettant en avant le canal de la Marne au Rhin, elle avait représenté que cette voie n'offrirait ni la même promptitude, ni la même régularité que le chemin de fer. Aucune lettre ne devait être plus maladroite du moment qu'elle était adressée à un port dont les intérêts étaient surtout à la frontière suisse, et qu'elle plaidait, en ce qui concernait l'Allemagne, sur des relations à peu près inexistantes. La moindre réflexion eût permis de prévoir la réponse.

Partout ailleurs, l'initiative du préfet du Bas-Rhin trouva écho. A Nancy, le 18 novembre, le Conseil municipal désigne dans son sein une commission pour lui faire un rapport ; cette commission charge elle-même de ce travail, Charles-Etienne COLLIGNON, ingénieur en chef du canal de la Marne au Rhin. Le rapport de COLLIGNON vint en délibération le 6 décembre 1841. Il portait la marque de la tournure d'esprit systématique propre aux ingénieurs du corps des ponts et chaussées et dont on a déjà vu des manifestations dans les mémoires de DAUSSE et de COURTOIS. COLLIGNON se montrera il est vrai plus préoccupé que ses collègues d'étayer sa thèse d'arguments économiques ; mais ses raisonnements demeureront abstraits et fondés trop souvent sur des axiomes à priori presque toujours discutables. Dans le rapport qu'il présenta au Conseil municipal de Nancy, sa dialectique fit sensation. Elle ne consistait cependant qu'en une série de sophismes qui ne pouvaient résister à une critique tant soit peu sérieuse. Dans l'historique qu'il faisait du tracé indirect, l'auteur s'efforçait de prouver — chose qui était inexacte — que c'était à une date toute récente que la jonction de Paris-Strasbourg par Mulhouse avait été imaginée. Il en déduisait que ce projet se rattachait à l'ouverture du chemin de fer de Mulhouse à Bâle et qu'il émanait de la compagnie concessionnaire de ce chemin de fer.

Au point de vue commercial, par l'exemple des principaux

chemins de fer contemporains il croyait démontrer que la fonction principale et presque exclusive des chemins de fer était le transport des voyageurs; il en concluait, avec une apparente facilité, que le but du chemin de fer de Paris à Strasbourg n'était pas Mulhouse et Bâle, mais Strasbourg, Metz et Nancy, « qu'il était dans la communication la plus prompte et la plus facile de Paris avec les bateaux à vapeur du Rhin et de la Moselle ».

Ses considérations techniques étaient plus solides : il se retrouvait dans son domaine d'ingénieur des ponts et chaussées. Rapprochant les sommes des rampes et pentes offertes par chacun des tracés en présence (1), il en dégagait sur le tracé indirect un excédent de 440 m. qu'il évaluait, à déclivités égales, à un allongement supplémentaire de 30 kilomètres de longueur.

Mais, quand il abordait ensuite la question du transit, il se trouvait aux prises avec un ordre de faits qui lui était peu familier. Il n'en posait pas moins des principes définitifs : le transit, disait-il, empruntera la voie navigable, c'est-à-dire le canal de la Marne au Rhin, qui fournira aux ports de la Manche un instrument puissant de concurrence. Il fallait garantir à ce canal le maximum d'efficacité en le doublant d'un chemin de fer latéral.

Au point de vue stratégique, on trouve également sous sa plume des déductions singulières. Après avoir montré que l'opinion du Comité des fortifications concernait principalement une voie commune au Midi et à l'Est, à Lyon et à Strasbourg, il déclare que si Lyon et Strasbourg avaient chacune un chemin spécial, ce serait le chemin direct de Strasbourg qui satisferait le mieux aux besoins de la défense de Bâle ; assertion proprement fantaisiste, le seul fait juste étant, ce qu'il ajoute d'ailleurs, que cette ligne pourvoirait à la défense de Nancy et de la ligne de la Sarre « celle de nos frontières... la plus affaiblie par les traités. »

(1)	TRACÉ DIRECT			TRACÉ INDIRECT		
	Cotes M	Hauteurs		Cotes M	Hauteurs	
		des rampes	des pentes		des rampes	des pentes
Paris	40	240	86	Paris	40	357
Bovée.....	280			Pouilly	397	
Frouard	194			St-Jean de Losne.	179	
Hommarling.....	265	71	115	Laval-Dieu	353	174
Strasbourg.....	150			Strasbourg.....	150	
		311	201		531	421
		512			952	

L'auteur concluait qu'il n'y avait pas économie à substituer à une dépense utile et éminemment productive une dépense moindre mais à peu près stérile, et de sacrifier la ligne de Strasbourg en créant « par manière de supplément, un chemin qui ne serait ni sur la route de Strasbourg, ni sur celle de Lyon. » Et, là encore, COLLIGNON ruinait la portée de son argumentation par une erreur de fait ; car si le tracé indirect n'était pas sur la route de Strasbourg, il était très évidemment sur celle de Lyon.

Il proposait, pour terminer, de fixer la part contributive de la ville à un chiffre, élevé sans doute, eu égard aux ressources de son budget, mais qui n'en aurait que plus de signification auprès des pouvoirs publics.

Imprimé aux frais de la ville (1), le mémoire de COLLIGNON eut un grand retentissement ; on admira fort le brillant de sa dialectique ; COLLIGNON en tira une grande autorité ; on ne prêta pas attention aux réponses singulièrement pertinentes que lui fit Nicolas KOEHLIN dans *L'Industriel Alsacien*. Le Conseil municipal de Nancy, suivant ses conclusions, demanda l'exécution immédiate du chemin de fer direct de Paris à Strasbourg par Nancy avec embranchement sur Metz. Il protesta contre toute combinaison qui aurait tendu à donner la priorité au chemin de Dijon à Mulhouse, chemin « qui ne saurait suppléer le chemin direct ni pour les intérêts généraux du pays, ni pour ceux de la Basse-Alsace et qui sacrifierait complètement la Lorraine ». Il offrait 500.000 francs, à condition que le chemin de fer traverserait le territoire de Nancy et qu'il serait pourvu sans retard à son exécution, c'est-à-dire que le projet de loi serait présenté à la session suivante de la Chambre et que les travaux seraient entrepris en 1843, au plus tard. Il exprimait enfin le vœu que le Conseil général fût convoqué.

A Bar-le-Duc, la Chambre consultative des arts et manufactures s'exprima comme le Conseil municipal de Nancy : « Que cherchons-nous ? demandait-elle dans une délibération du 18 novembre. Des relations commerciales au cœur de l'Allemagne où nous avons à lutter, à entrer en concurrence avec les provenances de Belgique et de la Prusse. Pour lutter avec avantage que nous faut-il ? Ce n'est certes pas une ligne développée vers le Midi, c'est la ligne la plus courte, la plus prompte du Havre à Paris et de Paris à Strasbourg ; il faut que cette ligne à créer soit plus avantageuse que celle d'Anvers

(1) 212.

et de Rotterdam ; il faut que les limites Ouest et Est de la France soient reliées de manière à ce que le Havre l'emporte sur la Belgique et sur la Prusse. »

Ainsi, à Strasbourg, à Nancy, à Bar-le-Duc, on se prononçait en faveur de la ligne directe ; mais on ne formulait pas, pour le moment du moins, de préférence pour l'une ou l'autre des variantes de cette ligne. Irait-on à Strasbourg par la vallée de la Marne, par les plateaux, par le tronc commun et l'Aube, les délibérations locales ou bien exprimaient l'indifférence, ou bien évitaient de se prononcer. A Metz, à Châlons-sur-Marne, à Reims et à Epinal allait-il en être de même : c'était douteux. L'emplacement géographique de ces villes, plus ou moins à l'écart de la ligne directe de Paris à Strasbourg, ligne qui passait naturellement par Nancy, devait au contraire les amener à prendre des positions plus précises.

A Châlons-sur-Marne, on ne pouvait que rester fidèle à l'opinion émise lors des enquêtes de 1837. Dès le 25 novembre, la Chambre consultative des arts et manufactures se prononçait en faveur du tracé par la vallée de la Marne (1). Elle invoquait comme raison la différence de pente de 3 m/m au lieu de 5 sur le tracé par les plateaux, l'énorme disproportion des populations, l'intérêt de desservir les productions agricoles de la Brie et les productions plus riches encore des vignobles de la Champagne, enfin, les éléments déjà existants d'un grand commerce.

Le Conseil municipal se réunit le 4 décembre suivant. Son rapporteur, SELLIER, dans un travail très solidement construit, lui présenta les différents aspects de la question (2) : il s'attaquait au tracé indirect par Dijon qu'il comparait au tracé direct : ses griefs, c'était d'abord la différence dans la longueur des parcours : 223 km. ou 56 lieues, soit 7 heures de plus, d'où il résultait que le chemin de fer ne produirait aucune économie de temps sur la route ; au point de vue commercial : les besoins du transit : si ce transit était presque sans importance, il en serait différemment le jour où la distance le Havre-Strasbourg serait parcourue en 24 heures et moyennant un prix d'autant plus modéré que la ligne serait plus directe, « lorsqu'en un mot, disait-il, la réalisation du projet de chemin de fer aura fait de Strasbourg presque un port de mer ». Ce projet serait également favorable aux marchandises à expédier à Cologne ou Mayence qui n'auraient qu'à descendre le Rhin, à partir de Strasbourg,

(1) 1596. — (2) 249.

Ville de Châlons.

CHEMIN DE FER

de Paris à Strasbourg.

SOUSCRIPTION

EN FAVEUR DU

Passage par la vallée de la Marne.

A VOUS.

Le Conseil municipal de Châlons, pénétré des avantages qui doivent résulter pour le pays du passage par la vallée de la Marne, du chemin de fer de Paris à Strasbourg, dont le projet doit être présenté aux Chambres dans la session prochaine, a voté, le 4 du courant, une subvention, sur les fonds communaux, de deux cent mille francs en faveur du tracé dudit chemin par nos contrées, et il a appelé à concourir à la dépense d'exécution de ce grand projet, par des Souscriptions autant élevées que possible, les communes du Département et celles qui se trouvent à portée d'en profiter dans toute l'étendue de la ligne, les négociants et toutes les personnes animées du bien public.

Le Maire de Châlons ne peut qu'inviter ses concitoyens à participer de tous leurs moyens à cette grande œuvre, et les prévient qu'une Souscription est ouverte à cet effet, au Secrétariat de la Mairie.

Il demeure bien entendu que les offres des particuliers, comme celles de la ville, ne seront réalisées que dans le cas de l'adoption du tracé du chemin de fer par la vallée de la Marne.

Fait à Châlons, le 14 Décembre 1841.

Le Maire de la ville,

MAUCOURT.

Imp. de T.-J. Martin.

FIG. 17. — PROSPECTUS DE SOUSCRIPTION DU CONSEIL MUNICIPAL DE CHALONS-SUR-MARNE
(Conservé à la Bibliothèque de Reims)

au lieu de le remonter d'Anvers ou de Rotterdam. La faiblesse du transit, d'ailleurs, résultait sans doute aussi des formalités excessivement sévères de la douane sur les marchandises prohibées en France qui arrivaient dans nos ports et celles qui étaient destinées à l'exportation : ouverture et visite des colis, levées d'échantillons, vérifications réitérées à chaque ligne de douanes. Le chemin de fer, par les garanties qu'il donnerait en affectant à ces marchandises des wagons séparés et plombés, supprimerait cette gêne.

Il terminait cette revue des arguments commerciaux en faisant valoir les intérêts des provinces de l'Est qui ne pouvaient rester seules privées d'une ligne de chemin de fer.

Au point de vue stratégique, il combattait l'avis du Comité des fortifications : le but du chemin de fer, remarquait-il, est de transporter le plus rapidement possible les troupes au point vulnérable, et le point vulnérable c'est Strasbourg. En vain disait-on que le chemin de fer risquerait d'être détruit par l'ennemi ; car alors c'est que l'ennemi serait entré en France, et le chemin de fer avait pour but de l'en empêcher. Le chemin de fer de Mulhouse, ajoutait-il avec beaucoup de justesse, était dans les mêmes conditions que celui de Strasbourg si, comme le disait le ministre de la Guerre, c'était Bâle qui se trouvait être le point le plus vulnérable.

Après avoir ainsi fait la critique du tracé détourné par Dijon, il posait la question du choix à faire entre les variantes proposées de Paris à Nancy. L'intérêt de la ville n'était pas douteux. Était-il conforme à l'intérêt général ? SELLIER se reportait à l'avis qui avait été exprimé à Châlons même lors des enquêtes de 1837. La seule raison que l'administration invoquait en faveur du tracé du Morbras était « une raison d'économie, seule aussi invoquée par le rédacteur du mémoire, mais la seule qu'il n'avait pas pris la peine de justifier d'une manière suffisante ; car la comparaison des deux tracés nécessitait leur étude conjointe et seul le tracé du Morbras avait été étudié. » Sur quelle base les ingénieurs s'étaient-ils fondés pour prétendre qu'un allongement de 20 km. sur 204 km. porterait la dépense de construction de 30.575.412 fr. à 43.866.412 fr., c'est-à-dire 13.291.000 fr. de plus, tandis que la moyenne pour tout le tracé n'était, suivant eux, que de 754.512 fr. par lieue, et qu'en l'adoptant comme base, l'excédent ne serait plus que de 3.772.560 francs.

Ce surcroît de dépenses, bien qu'encore considérable, ne devait pas être opposé au parcours par la Marne, car il fallait qu'un chemin suivît les grandes localités. Le tracé direct par-

courait des pays déserts : sur son trajet une seule ville et peu importante : Sézanne. Celui de la vallée, au contraire, touchait à des communes populeuses : Meaux, La Ferté-sous-Jouarre, Château-Thierry, Dormans, Epernay, Ay, Mareuil, Avize, Châlons-sur-Marne. La population des cantons traversés par le chemin de la vallée était de 92.723 habitants ; celle des cantons traversés par le tracé du Morbras de 78.623 habitants. La ligne de la Marne devait bénéficier encore de l'apport de la population de Reims située à 21 km. du chemin de fer. Suivait une observation très juste sur laquelle on aura à revenir :

« Il semble qu'en donnant la préférence au projet du chemin de fer par le vallon du Morbras, l'administration ne se soit occupée que des voyageurs et des marchandises qui doivent parcourir toute la ligne du chemin de fer, tandis qu'il importait aussi de songer aux voyageurs et aux transports intermédiaires. » Parmi ces transports, les vins de Champagne formaient un trafic non négligeable. Quant à l'augmentation du trajet de 21 km., cette augmentation était minime. La rapidité du voyage n'en souffrirait pas, car les ingénieurs avouaient eux-mêmes que les pentes le long de la vallée de la Marne ne dépasseraient par 3 m/m par mètre, tandis que sur le tracé des plateaux, elles s'élèveraient à 5 m/m.

SELLIER répondait à cette occasion à l'étrange argument invoqué par DAUSSE pour rejeter le tracé de la vallée de la Marne : « C'est en vain, écrivait-il, qu'on prétendrait, comme l'a fait le même rédacteur, qu'il ne conviendrait pas de faire lutter le chemin de fer avec la route royale de Paris à Metz par Châlons et avec le nouveau canal latéral de la Marne ou la Marne elle-même. On ne conçoit pas, en effet, qu'il puisse s'établir une lutte entre différentes voies de communication, ou, s'il y a lutte possible, elle ne peut que tourner à l'avantage de la population et du commerce. » Cette lutte s'établirait d'ailleurs aussi bien de Vitry à Strasbourg le long du canal de la Marne au Rhin et de la route royale, parallèlement auxquels la voie ferrée était tracée, que de Paris à Vitry. Bien au contraire « le chemin de fer, loin de nuire au canal, lui viendra en aide, dans les temps de gelée par exemple, et les marchandises, qui se trouveront alors privées du transport par eau, profiteront du chemin de fer pour parvenir promptement à destination. »

Autre avantage : de Dizy à Vitry le chemin de fer pourrait être construit sur les berges mêmes du canal. Enfin, note romantique et sentimentale : par le Morbras, le chemin de fer

parcourrait plusieurs espaces de 28 à 32 km. sans rencontrer un seul village : « Qu'arriverait-il donc si un accident survénait au milieu de la nuit et même dans le jour, en hiver, à un convoi considérable de voyageurs, et que tous fussent jetés sans secours au milieu du chemin à des distances considérables de toute habitation ? »

Le Conseil municipal sanctionna les propositions qui terminaient ce mémoire : il vota 200.000 francs de concours. Aux termes de la délibération, le préfet était prié de solliciter la réunion extraordinaire du Conseil général ; la commission devait désigner deux de ses membres pour se concerter avec les délégués des départements ou des villes voisines.

Le préfet s'empressa de porter cette délibération à la connaissance de ses collègues de la Meurthe et de la Meuse, du Bas-Rhin, de la Haute-Marne et de la Moselle, par une lettre circulaire du 4 décembre (1). Cette lettre marquait un pas de plus fait dans la détermination des tracés. Le préfet de la Marne suggérait, en effet, une action d'ensemble pour exiger non seulement la priorité d'exécution du tracé direct, mais encore que ce tracé direct fût celui de la vallée de la Marne. Quant à l'embranchement de Dijon, on demanderait subsidiairement, réminiscence importante du projet FOURNEL, « que le tracé en fût ajourné jusqu'à ce qu'un autre tracé ait été étudié qui, faisant embranchement à celui de Strasbourg à partir de Vitry-le-François, suivrait le même chemin que le canal de la Marne à la Saône soumis » (l'année précédente) « aux enquêtes ».

Les préfets du Bas-Rhin et de la Meurthe répondirent à cette communication par un accord. Chose curieuse, le préfet de la Haute-Marne (2), au lieu d'abonder dans un sens si favorable à son département, répondit que la question était indifférente à ses administrés, car on choisirait comme point de passage soit Dijon, soit Châlons, toutes deux stations à égale distance de la Haute-Marne. Quant à la réponse du préfet de la Moselle, elle fut nettement hostile aux suggestions de son collègue (3).

Que Châlons-sur-Marne, en effet, fût fidèle au tracé de la vallée de la Marne, c'était là une position qui résultait de la nature des choses et ne pouvait faire de doute ; que Metz se portât sur le même tracé, le fait était moins certain.

Sans doute bien des arguments l'y rattachaient : l'antiquité des relations qui unissaient l'évêché à Paris par Châlons-sur-Marne et à Nancy par Frouard ; les études déjà faites le long

(1) 1603. — (2) 1613. — (3) 1610.

de la Moselle et l'impossibilité, croyait-on, de franchir les hauts plateaux entre bassin de Seine et bassin de Meuse ailleurs que par le seuil de l'Ornain ; la puissance enfin du courant qui se formait en faveur du tracé direct soit par la Brie, soit par la vallée.

Mais, d'autres voix parlaient un langage différent. On se rappelle l'idée, émise en 1839 déjà, d'unir Metz au Havre par Sedan. Le projet qui en avait proposé l'exécution avait pu être rejeté en raison de son insuffisance technique ; mais l'idée en était demeurée, et, dans l'intervalle, avait fait du chemin. C'est ce projet que certains esprits nourrissaient à Metz en 1841 avec l'intention de l'opposer et au tracé indirect par Dijon et au tracé plus ou moins direct par Nancy. Il eut précisément dans la personne du préfet GERMEAU et dans celle du maire de Metz, baron DUFOUR, deux avocats convaincus.

Le préfet de la Moselle, dans sa réponse au préfet de la Marne datée du 14 décembre, ne se dissimulait pas l'importance de la voie de communication de Paris à Strasbourg, mais il n'était pas convaincu que cette ligne fût la plus favorable aux intérêts généraux, c'est-à-dire aux intérêts du commerce et de la défense du territoire : « Personne, écrivait-il, ne pouvait nier l'avantage qu'aurait sous ce double rapport la ligne de Dijon », et ce point une fois donné, le chemin direct de Strasbourg ne lui paraissait plus la ligne qui devait partager le plus convenablement l'espace entre le chemin vers le Nord et celui qui se dirigerait sur Lyon. La direction des chemins de fer allemands qui tendaient, pour le plus grand nombre, vers Mayence, la jonction projetée et presque accomplie du Mein au Danube, enfin, la nécessité de communiquer avec les chemins de fer belges, toutes ces considérations lui paraissaient commander une direction plus au Nord que celle de Strasbourg. » C'était le langage exactement opposé à celui qu'avait tenu le préfet du Bas-Rhin au ministre des Travaux publics. GERMEAU continuait : il ne savait pas si l'intérêt de Metz était de se réunir au tracé direct, mais « il croyait que la prospérité comme la sûreté de la France commandaient de ne pas porter tous ses efforts sur un même point, et que les contrées qui avaient déjà le canal de la Marne au Rhin ne devaient obtenir une ligne de fer qu'après celles qui n'avaient pas le même avantage ». Le préfet abordait ensuite un aspect du problème qui allait être un des plus caractéristiques de la compétition sur les tracés : l'opposition des intérêts de la ville de Reims, métropole du département de la Marne, avec ceux des villes de la vallée : « Quant à votre département,

Monsieur et cher Collègue, il me semble qu'il a sous ce rapport le même intérêt que celui de la Moselle et non pas que le département du Bas-Rhin : Rheims au moins le pense ainsi et Rheims est, ce me semble le centre le plus actif des transactions dans le département de la Marne. Un tracé qui traverserait cette ville industrielle et commerçante, en passant par Sedan, Metz et Sarrebrück, serait certainement ce qui intéresserait le plus votre département comme le mien. Les idées avaient pris une direction contraire parce qu'on regardait Strasbourg comme un point commandé et comme un engagement pris ; mais depuis que la ligne de Dijon a été mise en avant, depuis surtout qu'on croit savoir que le Gouvernement lui donnera la priorité, les choses ont complètement changé de face... »

Cette thèse était confirmée par la Chambre de commerce de Metz qui, dans une délibération du 10 décembre (1), donnait son appui au tracé par la Bourgogne en demandant qu'une autre ligne fût établie par embranchement à Compiègne sur la ligne du Nord pour venir joindre, à travers les Ardennes et la Meuse, la ville de Metz en se continuant jusqu'à la frontière d'Allemagne pour se lier plus tard avec Sarrebrück, Francfort et Mannheim.

En un mot, la ville de Metz se servait de la combinaison du tracé indirect comme d'un levier pour se désolidariser du tracé direct sur Strasbourg, avantageux à des intérêts concurrents des siens. La tactique était ingénieuse. Pouvait-elle réussir ? Il eût fallu pour cela que Metz recueillît le long de ce tracé des adhésions susceptibles de contrebattre efficacement l'action du tracé direct. Or, des trois départements intéressés à son tracé, la Marne, les Ardennes et la Meuse, le premier était partagé, quoique sans doute avec Reims Metz eût un appui d'envergure ; l'autre, on va le voir, se montra peu empressé, sinon indifférent ; quant au dernier, il n'était qu'écorné par le tracé proposé par Metz et ne pouvait par conséquent y être favorable.

Cette position difficile n'empêcha pas Metz d'agir. On y lia partie avec les intérêts rémois qui commençaient à s'agiter en faveur d'un nouveau tracé direct. Le maire et le préfet écrivirent d'autre part dans les Ardennes, l'un à son collègue de Sedan le 7 novembre (2), l'autre à son collègue de Mézières, le 14 décembre. Les résultats de ces négociations ne furent pas encourageants. Notamment le préfet des Ardennes (3)

(1) 1258. — (2) 1595. — (3) 1615.

répondit en substance que le Conseil général était entièrement favorable au projet, mais, qu'en raison des sacrifices qu'il venait de faire pour les routes, il ne pouvait souscrire au chemin de fer. GERMEAU chercha une autre solution du côté d'un tracé plus direct ; le 20 décembre, il demanda à l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées du département une étude sur le tracé de Châlons à Metz par Sainte-Menehould et Verdun. Dans son rapport du 22 décembre (1), l'ingénieur se montra sceptique sur les facilités d'exécution qu'offrait un tel tracé qui devrait à son avis comprendre, avec des pentes de 0,005, des souterrains sur le 1/5^e du parcours, et sur son intérêt au point de vue de la circulation. Il concluait en disant que des études étaient nécessaires.

Forts de leurs convictions, le maire et le préfet proposèrent, l'un au Conseil municipal de Metz, l'autre au Conseil général de la Moselle, le tracé Creil ou Compiègne-Reims-Metz, celui-ci par Sedan, celui-là par Verdun.

Le 18 décembre (2), le maire lut son rapport au Conseil municipal : les intérêts messins, dit-il en substance, ne se trouvent satisfaits ni dans l'une ni dans l'autre hypothèse du tracé indirect par Dijon ou du tracé direct par Nancy. Il n'y a donc pas lieu d'intervenir dans la lutte entre Strasbourg et Mulhouse. Mais c'est le cas, au contraire, de saisir l'occasion pour réclamer fortement l'ouverture d'une nouvelle ligne de chemin de fer, laquelle s'embrancherait à Compiègne sur celle de Paris à Lille, se dirigerait par Soissons, Reims et Mézières sur Sedan et, de ce point, par Metz sur la frontière d'Allemagne près de Sarrebrück.

Dès le début, il fut visible que l'opinion du maire était loin de réunir l'adhésion unanime des membres du Conseil. Déjà un incident symptomatique s'était produit à la Chambre de commerce lors de la délibération du 10 décembre. Le président de la Chambre, le banquier SIMON, avait vivement combattu l'opinion de ses collègues en raison des doutes que lui inspiraient les avantages de l'établissement d'un chemin de fer par les Ardennes, et s'était finalement abstenu, pour ne pas marquer d'une façon brutale le désaccord qui le séparait du reste de la Chambre.

Cette première séance du Conseil municipal ne pouvait d'ailleurs donner lieu qu'à un échange de vues préparatoire. L'assemblée se borna à désigner une commission de sept membres pour lui faire un rapport sur la question. Les com-

(1) 1211 bis. — (2) 1252.

missaires se réunirent le surlendemain, 20 décembre, pour entendre l'ingénieur en chef COLLIGNON, spécialement convoqué à Nancy. COLLIGNON était appelé à la fois comme messin et comme rapporteur de la question du chemin de fer devant le Conseil municipal de Nancy. On lui posa plusieurs questions : pourquoi, d'abord, n'avait-il pas parlé de Metz ? Parce que, répondit-il en substance, il lui avait semblé que les intérêts de Metz étaient indissolublement liés à ceux de Nancy ; il ne fallait pas, ajouta-t-il, que le désir de Metz de se joindre à l'Allemagne du Nord lui fit perdre de vue l'intérêt de se lier à une grande ligne principale du réseau français. Mais, lui fut-il objecté, si le prolongement de l'embranchement de Metz sur Sarrebrück n'était pas voté, la ligne directe sur Strasbourg ne deviendrait-elle pas plus nuisible qu'avantageuse aux messins ? Même dans cette hypothèse, répondit COLLIGNON, la situation de Metz serait encore meilleure que la situation du présent.

Le 22 décembre, le Conseil général se réunissait à son tour, spécialement convoqué en session extraordinaire (1). Comme le maire, le préfet y soutint la jonction particulière de Paris à Metz contre la ligne de Strasbourg ; mais, abandonnant le tracé par les Ardennes, il proposa la relation Reims-Verdun. Il demanda au Conseil de voter un concours de 1.000.000 pour assurer un minimum d'intérêt à la compagnie ou pour être offert au gouvernement. De même que l'assemblée municipale, le Conseil général désigna pour étudier l'affaire une commission. Commission du Conseil général et commission du Conseil municipal se réunirent désormais en conférences communes. Une première séance eut lieu le 23 décembre. On y entendit la lecture du rapport de l'ingénieur en chef sur le tracé de Verdun, mais on y apprit en même temps que le maire de Strasbourg, SCHUTZENBERGER, était arrivé à Metz pour se faire entendre par les commissions. On s'ajourna donc au lendemain. Le lendemain, en effet, 24, le maire parut au sein de la conférence commune : il venait prouver que les intérêts de Metz n'étaient pas si contraires à ceux de Strasbourg ; Strasbourg avait demandé une ligne directe par opposition à la ligne circulaire ; sans doute, il y avait là pour elle un intérêt « réel, puissant, immense » ; mais quant au tracé même de cette ligne directe, qu'il eût lieu par tel ou tel point intermédiaire, Nancy ou Metz, la chose était entièrement indifférente aux Strasbourgeois.

(1) 243.

En admettant, lui répondit-on, que Metz et la Moselle apportent au tracé direct leur appui moral et pécuniaire, peuvent-ils espérer que la députation du Bas-Rhin consentirait à appuyer à son tour le prolongement de l'embranchement de Metz sur Sarrebrück ? La question était essentielle, car la ligne de Sarrebrück était précisément ce que Strasbourg craignait le plus et combattait ouvertement.

Le maire de Strasbourg n'hésita cependant pas à répondre par l'affirmative, en marquant cependant cette réserve que, n'ayant pas de mandat à ce sujet, il n'exprimait qu'une opinion personnelle. Cette audition une fois terminée, les deux commissions se séparèrent pour discuter chacune en particulier leurs conclusions.

La commission municipale constata entre ses membres la même divergence qui s'était produite au Conseil le 18 décembre. Deux partis y affrontèrent des thèses opposées. L'un, celui des politiques, préconisait le système de bascule qu'on a signalé plus haut ; en soutenant le tracé indirect par Dijon, ils espéraient faire détourner sur Metz, au détriment de Nancy et de Strasbourg, le tracé de la ligne de la frontière d'Allemagne.

Cette manœuvre apparaissait par trop grossière à leurs adversaires ; ceux-ci, les prudents, objectèrent que quel que fût l'intérêt de Metz en la matière, Nancy et Strasbourg avaient aussi le leur ; à leurs yeux, l'adoption par Metz d'une attitude aussi exclusive était le gage d'un échec certain ; encore, si la ligne des Ardennes qu'on proposait de substituer au tracé direct pouvait valablement être défendue ; mais sa direction sinueuse, parallèle sur une certaine étendue à la frontière, le danger qu'elle offrait, si elle venait à se prolonger jusqu'aux lignes belges, de favoriser le passage du transit par la Belgique, étaient autant de motifs pour la rejeter.

La discussion fut extrêmement vive. Les adversaires du tracé direct y plaidèrent avec insistance l'intérêt local :

« On a dit, d'une part, dirent-ils, à la vérité, si Strasbourg obtient la ligne directe, Metz se trouverait rattaché à celle-ci au moyen d'un embranchement, cela lui ouvrira une communication sur Nancy et de là, à droite, sur Paris, à gauche sur la Suisse, et c'est un avantage réel qu'on ne saurait contester.

« Mais cet avantage, quel qu'il soit, ne sera-t-il pas balancé par des inconvénients beaucoup plus grands ? Dans l'état actuel, les communications commerciales et autres de Paris avec l'Allemagne se partagent entre Strasbourg et Metz. A celle-ci le Nord, à celle-là le Sud. Maintenant ouvrez la ligne

directe de Paris à Strasbourg, Metz n'est rien de plus qu'une impasse ; elle perd sa place dans le transit qui lui était dévolu ; son commerce va se déplacer et se transporter à Nancy. Voilà ce que redoute le commerce de Metz ; c'est pour cela qu'il s'est fortement ému, et, quand il s'agit d'apprécier ses intérêts, le commerce a une sorte d'instinct qui le trompe bien rarement. Ajoutons que si les craintes du commerce se réalisaient, les valeurs locatives de notre cité, déjà si fortement abaissées, suivront une progression de plus en plus décroissante.

« Quel est l'intérêt évident de Metz?... d'avoir une ligne directe de Paris sur le Nord de l'Allemagne soit par les Ardennes, soit par Verdun. Si la ligne de Dijon à Mulhouse est votée, alors le Nord de la France se trouverait privé de communications. On sentira la nécessité d'en ouvrir une et notre cité a des chances très favorables pour en être dotée. Que Strasbourg, au contraire, obtienne la ligne directe, comme celle-ci se rapprocherait beaucoup de nous, nous n'avons pas d'espoir d'avoir la nôtre si ce n'est dans un avenir lointain et fort incertain. Aussi, bien que cela puisse paraître extraordinaire au premier coup d'œil, notre position sera meilleure pour l'avenir si c'est Mulhouse qui l'emporte. Donc, si nous sommes dans la nécessité d'opter, ce devra être en faveur de cette dernière. Mais, au moins, abstenons-nous de prendre une part dans ce débat et profitons de l'occasion pour réclamer en faveur de nos intérêts évidemment sacrifiés. »

Cette argumentation avait une incontestable valeur ; mais aux deux projets proposés, celui de Dijon, celui de Nancy, projets mûris et étudiés, qu'avait-on à opposer en faveur de Metz : « deux pensées, deux mots », répondaient les membres de l'autre parti : « les Ardennes, Verdun ! ».

Suivant la première de ces pensées, ajoutaient-ils, Metz serait éloignée de Paris de 80 km. de plus que par Frouard ; quant à la seconde, elle était à peu près inexécutable. Si on avait donné la préférence à Nancy sur Metz, c'est qu'elle était dans la nature des choses. Le débat se restreignait donc dans un dilemme : Metz voulait-elle être rattachée à Paris par un embranchement sur la ligne directe ou bien n'avoir avec la capitale aucune communication ? Désirer Mulhouse dans l'espoir d'avoir une ligne à soi, c'était vouloir le mal dans l'espoir d'un plus grand bien ! Mauvais système ! Que Metz se rattache à ses voisins. Elle a un intérêt évident à Sarrebrück : qu'elle commence par se relier à la ligne directe et qu'elle exige sa jonction avec Sarrebrück. Alors la Prusse aura ainsi intérêt à venir à elle. Si le gouvernement, qui n'était

certainement pas à priori hostile aux intérêts messins, n'avait pas songé à prolonger l'embranchement de Metz qu'il proposait jusqu'à la frontière allemande, c'est que ce prolongement ne pouvait être fait aux frais du trésor à titre de ligne principale qu'autant qu'il irait se réunir à la frontière avec une grande ligne étrangère. Or, les études d'un chemin de fer à construire entre Mannheim et Sarrebrück avaient bien été faites, mais personne ne pouvait affirmer qu'elles avaient été adoptées. Quant à craindre le déplacement du trafic, il n'y avait pas lieu de le faire, car les chemins de fer transporteraient surtout des voyageurs. Ce qui nuirait à Metz, c'était le canal de la Marne au Rhin. Ce qu'il fallait exiger, c'était le canal latéral à la Moselle, de Frouard à Metz. Les relations de voyageurs entre Metz et Mayence n'étaient assurées que par une seule diligence par jour. Elle mettait trente-quatre heures pour franchir 57 lieues. Si le chemin de fer de Paris à Strasbourg était construit, on verrait dix, vingt fois plus de voyageurs à Metz.

Cette thèse rallia la majorité de la commission. Elle proposa donc au Conseil de se prononcer pour la ligne directe, avec comme condition expresse que l'embranchement sur Metz fût prolongé jusqu'à Sarrebrück, et, d'autre part, que la branche de Metz s'exécutât simultanément avec la branche de Strasbourg. Le Conseil émettrait, d'autre part, le vœu que des négociations diplomatiques fussent ouvertes pour l'exécution du chemin de fer sur les territoires voisins. A ces conditions, le Conseil voterait 500.000 fr. comme concours à la ligne directe, sous réserve que cette somme serait appliquée à la portion du chemin de fer allant de Metz à la frontière d'Allemagne.

L'assemblée municipale se réunit le 27 décembre. Les conclusions de la commission emportèrent l'adhésion de la majorité. Un conseiller développa bien avant le vote un projet de chemin de fer de Creil à Metz par Verdun et de Metz à Strasbourg par Marsal, avec un embranchement sur Nancy de 35 km.; mais cette proposition fut rejetée et le concours à la ligne directe voté sans difficulté.

La veille, le Conseil général de la Moselle avait adopté la même attitude. Sa commission avait pris nettement position contre la thèse soutenue par le préfet et elle s'en justifiait en ces termes : « Ce n'est, Messieurs, disait-elle, qu'après avoir bien sérieusement réfléchi aux objections de M. le Préfet, que notre commission s'est décidée... Nous avons été témoins de la sollicitude de ce magistrat pour la cause du départe-

ment ; il a exprimé la crainte que la branche de Frouard à Strasbourg n'obtînt la priorité d'exécution sur celle de Frouard à Sarrebrück et ne parût suffire pour longtemps au moins à nos relations avec l'Allemagne. » Sur son rapport, le Conseil protestait contre les prétentions de Mulhouse, réclamait l'exécution d'une ligne de Paris à la frontière d'Allemagne par Frouard et votait un concours de 1.000.000, sous la réserve expresse de la simultanéité d'exécution des deux branches.

Comme Metz, Reims se trouvait partagée entre deux partis : ou bien se porter franchement sur le tracé direct par la vallée de la Marne en se résignant à n'être rattaché à ce tracé que par un embranchement, ou bien solliciter une communication directe avec Paris, au risque d'entrer dans une lutte peut-être inégale avec les localités intéressées par la ligne de la vallée. On a vu déjà ces deux tendances s'affronter en 1834. C'est dans les mêmes termes, ou à peu près, que la même question se posait en 1841 et qu'on allait provisoirement la résoudre. Le Conseil municipal se réunit, les 7 et 8 décembre (1). On y fut unanime à se prononcer pour le tracé direct, mais on ne se trouva pas d'accord sur le concours à offrir au Gouvernement. La commission avait proposé 600.000 fr. L'assemblée n'en vota que 200.000. Le maire, DÉRODÉ, s'en expliquait au préfet de la Marne le lendemain (2) : « le Conseil s'est fondé, écrivait-il, sur la position géographique de la ville, que dans la position la plus favorable, un embranchement de 24 km. reliera au chemin de fer. Il a pensé qu'il fallait mesurer ses ressources pour l'avenir, être économes en ce moment, pour ne reculer devant aucun sacrifice lorsqu'il s'agira d'établir un embranchement entre Rheims et Epernay. Ainsi donc, concluait-il, le vote d'aujourd'hui n'est que provisoire, fait uniquement dans l'intérêt général du département ».

En réalité, ce n'était là qu'un prétexte pour masquer la sorte de reculade marquée par l'assemblée municipale sur les propositions beaucoup plus catégoriques de sa commission : le 30 novembre, en effet, le maire avait assuré au préfet (3) que, « quoique la ville de Rheims ne soit pas dans une position à recueillir directement les bienfaits d'un chemin de fer, elle ne reculera devant aucun sacrifice pour assurer au département une nouvelle source de prospérité ». Que s'était-il passé ? Ceci : le 18 octobre précédent, un membre de la Chambre de commerce, HENRIOT-DELAMOTTE, avait lu à cette compagnie un mémoire tendant à montrer la possibilité et les avan-

(1) V A, 30, 1260. — (2) 1608. — (3) 1599.

tages d'un tracé reliant Reims à Creil sur la ligne du Nord et se raccordant à Châlons-sur-Marne par la vallée de la Vesle au tracé direct (1). A cette époque la Chambre n'avait pas encore été saisie du danger que faisait courir aux intérêts de l'Est la possibilité de la réalisation de l'embranchement Dijon-Mulhouse. Elle avait donc ajourné la discussion du mémoire HENRIOT. Mais, le 6 décembre, elle recevait communication d'une lettre du préfet de la Marne, du 1^{er} (2), la mettant au courant des menées de la Société industrielle de Mulhouse et du Comité du chemin de fer de Lyon par la Bourgogne. On relut le mémoire HENRIOT. Une discussion très animée suivit sans aboutissement. Une commission fut désignée, composée d'HOUSSEAU-MUIRON, HENRIOT-DELAMOTTE, LECOINTRE et WERLÉ. Le 9 décembre, on arrêta, sur le rapport de cette commission, la réponse à faire au préfet (3). La Chambre commençait par écarter d'un mot le tracé indirect qui, pour une économie mal entendue, disait-elle, si elle était réelle, répudiait une foule d'avantages considérables. Elle écartait de même le tracé par les plateaux de la Brie qui, pour éviter un surcroît peu important de dépenses, traverserait un pays inculte, négligerait les villes d'Epernay, Ay, Châlons, priverait enfin pour longtemps Reims d'un embranchement, « cette seule considération devant être de nature à faire abandonner la voie par Sézanne ». La Chambre concluait en faveur de la vallée de la Marne. Elle n'avait donc pas retenu les propositions d'HENRIOT. Mais, il ne fallait pas se méprendre sur le caractère réel de son choix, bien qu'il eût été fait à l'unanimité. « Dans cette circonstance, écrivait son président au préfet de la Marne, la Chambre reconnaît que, de tous les projets *présentés jusqu'à ce jour* pour la direction à donner de Paris à Strasbourg, le chemin direct par la vallée réunissant à d'immenses avantages un avenir certain de prospérité lui paraît de beaucoup préférable à toute autre ligne, même à celle des plateaux. » La position ainsi prise n'avait donc qu'un caractère provisoire, elle ne valait, comme le disait le président de la Chambre à un autre passage de sa lettre, que « pour le moment actuel ».

Le projet d'HENRIOT n'était en effet encore qu'une idée, une idée peut-être féconde, mais encore dépourvue de base technique. Par ce projet qui, de Creil, suivait la vallée de l'Oise puis celle de l'Aisne et de la Vesle jusqu'à Reims pour, de Somme-Vesle, gagner la ville d'Autrecourt sur la rivière

(1) VI G, 211. — (2) 1601. — (3) 1607.

d'Aire, de là, Metz par Verdun et de Metz directement Strasbourg, HENRIOT voyait l'avantage de joindre Reims à Saint-Quentin, Valenciennes et, par Verdun, Sedan, Mézières et Charleville se lier au delà de Givet avec les chemins de fer de Belgique. C'était retisser autour de Reims, l'antique réseau des voies romaines. Mais on ne pouvait établir aucune politique sur des données aussi vagues : l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées du département, PAYEN, consulté par le préfet, voyait même dans cette insuffisance « sinon une condamnation définitive du travail, au moins une objection bien forte » (1). Ses doutes portaient principalement sur la possibilité du passage des faîtes séparatifs des vallées de la Meuse, de l'Aire et de l'Aisne à travers la forêt de l'Argonne et les hauts plateaux du Barrois. Assemblée municipale et Chambre de commerce ne pouvaient faire état de cette suggestion avant que des études, même sommaires, en eussent prouvé la possibilité. Elles se rallièrent donc au tracé par la vallée de la Marne, sans réserve rigoureusement formulée, mais avec cette sorte de restriction dont on a indiqué les termes.

Epinal et le département des Vosges trouvaient dans leur position excentrique par rapport au tracé direct des motifs non moins sérieux d'en combattre la direction. Comme à Metz et comme à Reims, mais avec moins de chance encore de succès, on y forge un système ferroviaire qui gravite autour du chef-lieu. Une commission réunie par le préfet et qui siège du 24 novembre au 6 décembre 1841 en donne le plan (2). D'abord elle départage Strasbourg et Mulhouse : Strasbourg dont l'ambition a causé tout le mal, qui veut monopoliser le transit à son profit, qui cherche à ruiner les projets de canaux de la Sarre à la Meurthe, canaux réclamés par les intérêts les plus chers des départements de la Meurthe, de la Moselle, des Vosges, de la Meuse, de la Haute-Saône et de la Haute-Marne, pour les remplacer par un chemin de fer qui la relierait elle à Sarrebrück ; Strasbourg enfin, qui, par le même motif, soutient la traversée des Vosges par la vallée de la Moder, projet contre lequel, pour toutes les raisons ci-dessus, le département des Vosges ne saurait trop s'élever et au surplus que condamne le génie militaire. Quant à faire passer le chemin par Dijon, personne ne pourrait y songer : c'est détourner au profit de la ligne de Lyon l'itinéraire de Strasbourg dont la priorité a été consacrée en 1838. Il faut donc trouver un tracé intermédiaire, c'est-à-dire déterminer une ligne assez centrale

(1) 1612. — (2) 277.

qui n'aurait les inconvénients ni du tracé circulaire anticommercial, ni du tracé direct imprudent et rejeté par le Génie. Ce tracé suivrait la Seine et l'Aube pour se diriger ensuite par Vitry et Bar-le-Duc sur Ligny en suivant le tracé du canal de la Marne au Rhin, remonterait l'Ornain jusqu'au-dessous d'Houdelaincourt, passerait par le tunnel qui doit être construit pour le canal à Mauvage, remonterait la Meuse et le Vair et se maintiendrait depuis les sources du Vair jusqu'à Epinal sur la ligne de faite qui sépare les bassins de la Moselle et de la Saône. D'Epinal, le chemin de fer remonterait la Moselle jusqu'à Saint-Maurice où il franchirait la chaîne des Vosges par un tunnel qui n'aurait pas plus de 1.800 mètres pour entrer dans la vallée de la Doller au-dessous de Massevaux, et suivre cette rivière jusqu'à Mulhouse. Un premier embranchement partirait d'Epinal sur Metz via Toul et la Moselle ou par le col du Mexel, la Meurthe et Nancy. Il serait prolongé jusqu'à Sarrelouis à la rencontre du chemin bavarois venant de Mayence. Un second embranchement irait d'Epinal sur Dijon par Saint-Loup et Vesoul.

Ainsi ce tracé s'écarterait plus qu'aucun autre de la frontière du Nord ; il déboucherait en Alsace sur Mulhouse, « cette capitale de l'industrie alsacienne », en face de Bâle « l'entrepôt nécessaire de l'Allemagne méridionale », entre Thann, « destiné à devenir place forte », et Belfort, « sous la protection de ces deux villes et du camp retranché de Belfort ». Il couperait à Epinal la ligne de fer du Midi au Nord ; à Epinal, à 25 lieues de Metz et de Strasbourg, à 25 lieues d'Huningue, à 25 lieues de Besançon « point merveilleusement choisi pour la position d'une armée de réserve qui, en deux jours de marche par les routes, en quelques heures par le railway des deux lignes, pourrait être rendue sur ces différents points ».

Le Conseil général des Vosges se rangea à ces conclusions : il réclama de toute instance l'exécution simultanée des chemins de fer du Midi et de l'Est. Considérant avec le Comité des fortifications que « la ligne directe de Paris à Strasbourg qui franchissait les Vosges le plus loin possible des frontières du Nord » devait être préférée, il se prononçait pour le projet intermédiaire tracé par la commission. En deuxième rang il accordait la préférence à la ligne de Paris à Nancy avec embranchement de Nancy à Metz et de Nancy à Strasbourg par Epinal. Il votait en troisième rang pour la ligne de la Brusche, mais n'offrait aucun concours.

C'était là un bel exemple d'impérialisme de clocher : « Ce n'est plus un chemin de Paris à Strasbourg, écrivait le *Jour-*

nal de la Marne le 1^{er} janvier 1842, mais de Paris à Epinal; les intérêts aveugles de localité ont triomphé de l'intérêt général et commun ». Il paraît cependant que ce vote avait été loin d'être unanime et que plusieurs conseillers généraux avaient, en s'abstenant, refusé de s'y associer. Le projet était d'un certain GABIN, architecte de la ville, qui en avait fait une lecture solennelle dans l'enceinte du Conseil municipal d'Epinal le 3 décembre et qui y avait recueilli — on le pense — les plus vifs applaudissements, si bien que l'assemblée put, sans rire, voter une subvention de 300.000 francs au chemin de fer s'il passait par la ville (20 décembre 1841).

On a vu, en passant, les conseils généraux des Vosges et de la Moselle réunis en sessions extraordinaires et délibérer sur la direction à donner au chemin de fer. De même, les assemblées départementales avaient été convoquées extraordinairement dans le Bas-Rhin, la Meurthe, la Meuse et la Marne. Leurs délibérations et les votes qu'elles consacrèrent à la question du chemin de fer ne pouvaient apporter rien de bien nouveau aux conclusions déjà tirées par les corps des villes. Certains considérants sont cependant intéressants à retenir, soit en raison de leur influence sur les événements ultérieurs, soit surtout par ce qu'ils ont de révélateur d'un état d'esprit particulier.

C'est ainsi qu'à Strasbourg, le préfet du Bas-Rhin avait demandé à l'ingénieur en chef des Ponts et chaussées, SCHWILGUÉ, personnage dont le nom reviendra désormais presque à chaque page de cette étude, un rapport sur la question. SCHWILGUÉ, dans une note du 4 décembre, examine le problème dans son ensemble (1); de toutes les directions proposées pour le chemin de fer de Lyon, il ne retient que celle de la vallée de la Loire. Ce tracé avait été suggéré par les deux ingénieurs MELLET et HENRY; il était patronné par la Compagnie du chemin de fer d'Orléans qui, même, en allait demander officiellement la concession. SCHWILGUÉ lui voyait de notables avantages: une pente de 0,001 d'Orléans à Roanne, des populations plus nombreuses, des localités plus importantes au point de vue commercial et industriel. Suivant ses calculs, il ne présentait entre Paris et Lyon que 565 kilomètres de développement, alors que le tracé de la Bourgogne en offrait 594. De plus, en passant par Dijon, toute la ligne,

(1) 1293. Comme ses collègues, les Dausse, les Courtois, les Collignon, cet ingénieur manifeste l'extraordinaire inhabileté des membres du corps des Ponts et chaussées, même les plus éminents, à traiter les grandes questions de tracés sous le point de vue économique.

disait-il, serait à créer, à l'exception des 30 kilomètres compris entre Paris et Corbeil. Par la vallée de la Loire on utiliserait, au contraire, le chemin de Paris à Orléans sur	119 km.
le chemin de Lyon à Saint-Etienne sur	57 —
le chemin de Saint-Etienne à Andrezieux sur..	22 —
et celui d'Andrezieux à Roanne sur	67 —
	265 km.

C'était donc 265 kilomètres d'économisés. Et voici comment la chose était rattachée à la ligne directe de Paris à Strasbourg :

Cette ligne devait avoir	466 km.
dont, sur le chemin d'Orléans, déjà construit....	5 —
Restait donc à construire	461 —
En déduisant de cette longueur les.....	265 —
ci-dessus, SCHWILGUÉ obtenait un excédent de.....	197 —

représentant, disait-il, une dépense de 50.000.000, dépense égale à celle de l'embranchement de Dijon à Mulhouse. Pouvaient-on mettre un instant, concluait-il, les deux chemins en parallèle? En réalité, on ne comprend pas comment tout cela pouvait se lier dans une intelligence pourtant lucide. On hésite à donner un qualificatif à une telle mathématique, œuvre cependant d'un des esprits les plus distingués de l'administration des Ponts et chaussées, et dont l'incontestable valeur aura de multiples occasions de s'affirmer.

Le préfet du Bas-Rhin — on doit le dire — ne fit pas siens les étranges calculs de son chef de service. Son discours d'ouverture de la session extraordinaire du Conseil général fut en tout point remarquable (1). Il y indiquait, en un rapide historique, les démarches multipliées par l'assemblée départementale dans les sessions précédentes en faveur du tracé direct, l'inertie du gouvernement à la suite de ses échecs répétés devant les chambres, son découragement personnel à lui, préfet, devant « l'ajournement d'une affaire qui exigeait un si grand déploiement de ressources ». Lorsque, dit-il, un fait nouveau s'est produit cette année : l'ouverture du chemin de fer de Strasbourg à Bâle : « Quand j'ai vu les flots de voyageurs se précipiter sur cette voie à peine ouverte, animer la ville de Strasbourg, activer les rapports avec toutes les parties de l'Alsace méridionale, quand j'ai vu la satisfac-

(1) 245.

tion des classes moyennes proclamer un bien-être nouveau, tandis que les recettes du Trésor s'amélioraient dans une proportion inusitée, je me suis dit qu'il était impossible de ne pas hâter le moment où de tels bienfaits se répandraient sur la surface entière du pays et l'obstacle de la dépense s'est abaissé ou plutôt a disparu à mes yeux. » Il passait ensuite à l'historique de la ligne directe de Paris à Strasbourg pour montrer le caractère artificiel et singulier de la thèse du tracé indirect. Fait intéressant, dans sa conclusion il écartait bien, et sans ambages, le détour par Dijon mais il n'en laissait pas moins ouverte la possibilité d'un tronc commun :

« Sans doute, Messieurs, nous n'aurons pas à nous plaindre si la ligne de Paris à l'Aube était poussée avec une grande activité, puisqu'elle servirait aussi bien de tête au chemin de fer de Strasbourg qu'à celui de Lyon, mais il n'en serait pas de même si on établissait en principe la priorité de la ligne du Sud-Est sur celle de l'Est. »

Il parlait enfin des canaux; il en reconnaissait l'utilité, « mais ces voies lentes, disait-il, complètement économique du roulage ordinaire, peut-on les comparer à ces voies nouvelles dont vous avez sous les yeux un modèle ? Pas plus que la voiture du roulier ne peut être comparée à la malle-poste; le roulier transporte la marchandise, la malle-poste porte la pensée elle-même. Le chemin de fer déplace à la fois la marchandise et le marchand, l'homme et son action « avec une rapidité dont nous n'avons pas encore cessé de nous étonner, nous qui avons sous les yeux ce spectacle de tous les jours...; les chemins de fer sont des ailes pour tout ce qui vit et se meut; les canaux sont une locomotion lente et lourde qui ne suffit plus aux besoins de l'époque... »

La commission que nomma le Conseil suivit cet éloquent plaidoyer. L'assemblée se prononça le 9 décembre (1). Elle votait 25.000 francs pour les études du tracé direct, 3.000.000 comme concours à la construction du chemin de fer. Elle émettait le vœu que l'Etat se réservât la propriété de cette ligne nationale; qu'il n'en fit point concession à des compagnies financières et se ménagât un légitime revenu de ses dépenses par le fermage de l'exploitation.

Le Conseil général de la Meurthe, réuni le 22 décembre, offre 2.000.000 réalisables en dix annuités. Dans son vote, il rappelle que dans la discussion de 1838, la ligne de Strasbourg avait été considérée comme la plus importante à donner au

pays après celle de Rouen et celle du Havre et avant celles de Marseille et d'Orléans. Il prétend, d'après COLLIGNON, que l'idée du chemin de Strasbourg par Dijon est sortie de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle et qu'elle repose sur un intérêt pécuniaire. Il signale enfin, théorie chère au même COLLIGNON, l'intérêt de joindre le chemin de fer au canal pour permettre aux expéditeurs de suivre la marchandise ; ainsi les deux voies se complèteraient pour assurer l'outillage économique indispensable à la région.

Pour les mêmes motifs, le Conseil général de la Meuse votait 1.000.000. Le Conseil général de la Marne enfin s'était réuni le 23 décembre (1). Le préfet y avait fait un exposé de la question. Il avait conclu naturellement en proposant à l'assemblée de se prononcer en faveur du tracé par la vallée de la Marne. Il n'avait pu cependant passer tout à fait sous silence l'itinéraire rémois. Sans doute aurait-il l'avantage de desservir directement Reims, « mais ce tracé étant nouveau n'avait point été étudié ni soumis aux enquêtes, il était à peine connu dans ce département où il ne pourrait être adopté qu'en privant du chemin de fer la vallée de la Marne dans sa partie la plus importante et la plus féconde » ; il allongerait enfin le parcours de 80 kilomètres. La commission nommée par le Conseil pour lui soumettre l'affaire aboutit aux mêmes conclusions. Dans la discussion, divers courants se manifestèrent. Les uns voulaient que le département subventionnât exclusivement le tracé de la vallée de la Marne. Les autres étaient d'avis qu'on ne fit pas de distinction pourvu que le tracé traversât le département. Un autre suggéra qu'on divisât la question et qu'on offrît 300.000 francs au cas où le chemin de fer passerait par les plateaux, et 1.500.000 francs s'il suivait la vallée. D'autres enfin étaient pour qu'on concentrât cette somme sur le tracé de Reims. Finalement, le Conseil vota 1.500.000 francs, quel que dût être le tracé qui traverserait le département dans une partie générale de son étendue, étant excepté du bénéfice de ce concours le tracé Anglure, Arcis, Vitry et avec préférence pour le tracé de la vallée de la Marne. Le préfet ayant fait observer que ce tracé n'avait pas été étudié, le Conseil vota 10.000 francs pour l'exécution d'études. Il arrêta en outre qu'un mémoire serait fait dans le plus court délai pour être présenté au gouvernement et aux chambres.

L'ingénieur en chef du département, MARINET, immédia-

(2) 240 et 241, 67.

tement consulté sur les possibilités d'exécution et les avantages du tracé par la vallée de la Marne sur ses concurrents de Sézanne et de Reims, répondit par un rapport favorable à la vallée de la Marne.

Le mémoire du Conseil général parut en avril 1842 (1), peu avant la discussion de la loi. Travail consciencieux et documenté, il ne pouvait que réunir tous les arguments qu'avaient fait valoir successivement les défenseurs du tracé direct. On en dégagera cependant quelques-uns des plus importants, avancés à l'appui des points sur lesquels la ligne directe était le plus combattue par les uns ou par les autres.

En ce qui concernait le transit d'abord : après avoir exposé la concurrence que, par Anvers, la Belgique tendait à faire à nos propres voies pour approvisionner l'Allemagne centrale et méridionale, le mémoire s'exprimait ainsi : « L'on a eu raison de remarquer que si la Prusse parvenait à faire entrer la Belgique dans son association douanière, il s'établirait entre Anvers et l'Allemagne un immense transit au détriment de la France. Nous ne voulons pas croire à l'imminence d'un si fâcheux résultat : nous connaissons les causes politiques et morales qui tendent à séparer l'Allemagne et la Belgique; elles ont leur force : toutefois, l'hésitation et l'espèce de répugnance que nous montrons à contracter une union douanière avec les Belges tendent à les éloigner de nous. Il importe de prendre des sûretés pour l'avenir. Tout fait donc une loi à la France de faciliter son commerce avec l'Allemagne en abrégeant la distance qui sépare le Havre du Rhin. Mettre l'Océan à quelques lieues de Paris et Paris à une journée de Strasbourg, voilà le seul moyen de lutter contre la concurrence redoutable d'Anvers et de la Belgique ».

A propos de la concurrence à craindre entre le canal et le chemin de fer : « On ne recueillera tous les avantages qu'on doit attendre du canal de la Marne au Rhin, exposait le mémoire, qu'en posant à côté un chemin de fer qui permette aux négociants, aux expéditeurs, aux commissionnaires de suivre leurs marchandises et d'en surveiller le transport. Dans l'essor nouveau que prennent l'industrie et le commerce, les canaux et les chemins de fer ne doivent pas s'exclure ; tout au contraire, ils s'appellent : ce sont deux instruments de civilisation qui se complètent l'un par l'autre... Joignez les canaux, ces chemins qui marchent suivant la belle expression de Pascal, aux railways, ces chemins qui courent, et vous.

(1) 241.

aurez élevé la civilisation matérielle d'un pays à la plénitude de la puissance qu'elle est appelée à atteindre ».

Au point de vue stratégique, après des considérations générales sur lesquelles on aura à revenir, il cherche à prouver que ce à quoi il faut tendre, c'est à se présenter sur le Rhin avec les mêmes forces, les mêmes ressources que l'adversaire. Le seul moyen pour cela c'est le chemin de fer de Strasbourg. « L'avis du Comité des fortifications admet comme une donnée nécessaire qu'en cas de lutte avec l'étranger, l'ennemi pénétrerait inévitablement en France. » Le mémoire s'élève contre cette position : il montre le point vulnérable de nos frontières, non à Bâle, mais entre Metz et Strasbourg. Pour bien défendre la France, dit-il, il faut la défendre entière. La vallée de la Sarre est une porte ouverte à la Prusse. Mais, dit-on, l'ennemi maître de la vallée de la Sarre pourrait couper le chemin de fer. « Eh! répond le mémoire, on s'en sera servi avant qu'il le coupe et, grâce au railway, l'ennemi aura vu s'élever entre lui et la France une forêt de baïonnettes... » Le chemin indirect, fait pour défendre Mulhouse et Dijon, laisserait entièrement à découvert la frontière entre Metz et Strasbourg. La voie directe, au contraire, non seulement protégerait la France du côté de Thionville, mais la défendrait encore à Mulhouse, car le chemin qui mènerait à Bâle serait plus court par Nancy et Strasbourg que par Dijon.

Des conseils municipaux des grandes villes, des conseils généraux des départements, l'affaire du chemin de fer rebondit jusque dans les plus petites bourgades. A Strasbourg, à Nancy, à Châlons, à Bar-le-Duc, les préfets alertent les maires de toutes les communes (1).

Le préfet du Bas-Rhin écrit notamment aux maires d'Alsace (2) : « Une ligne circulaire qui favoriserait Bâle en passant par Dijon mettrait l'Alsace à l'écart, la déshériterait des bienfaits du passage des voyageurs et du transit des marchandises, d'accord en cette funeste tendance avec les tracés allemands et ceux de la Belgique qui ne s'étendront vers nous qu'autant que la continuité s'établira par Strasbourg et la ligne directe. Nous sommes menacés de la ligne circulaire de Dijon à Bâle, nous le sommes de la ligne directe de Mannheim à Sarrebrück que les Allemands s'efforcent de faire décréter. Il faut que la lutte soit en notre faveur ». A l'appel du préfet, les communes répondent. Il n'en est pas une qui n'ait sa petite discussion en conseil et qui n'ouvre son escarcelle :

(1) 1605, 1617, 1619, 1620. — (2) 1619

Haguenau trouve 50.000 francs ; Bischwiller offre les terrains gratuits, Wissembourg 5.000 francs, Saverne 100.000, Brumath 20.000, Niederbronn 10.000 si le chemin de fer suit la Moder ; Lunéville donne 100.000 francs, Toul 100.000 francs également, Sarrebourg 20.000 francs ; Arschwiller promet 100 francs, Lay-Saint-Christophe 100 francs, La Chapelle 50 francs, Germiny 20 francs, Coyviller 10 francs ; Vertus s'est inscrite pour 8.000 francs, Epernay pour 122.230 francs, Sézanne pour 40.000 francs, Dormans pour 11.640 francs, Ay apporte 50.000 francs, Vitry 80.000 francs, Sainte-Menehould 27.520 francs, Fismes 500 francs au tracé direct, 15.000 francs au tracé de Compiègne, Meaux 100.000 francs, etc.

On s'excuse d'une analyse aussi étendue. Elle était nécessaire dans la mesure où il convenait de présenter — et c'était le but de ce chapitre, — un tableau aussi véridique que possible de cette efflorescence des intérêts particuliers. Jamais encore jusque-là les intérêts locaux n'avaient eu l'occasion de se manifester avec une telle passion ni avec un tel ensemble. Le spectacle qu'ils offraient présentait — fût-ce au prix de quelque longueur — un rare intérêt économique et social.

Les arguments par lesquels les défenseurs du tracé direct répondaient à ceux du tracé indirect étaient décisifs ; d'ailleurs, la querelle qu'on leur avait cherchée était mauvaise. On a dit ce qu'il fallait penser de l'itinéraire indirect : bon sans doute, excellent peut-être dans son principe, détestable dans l'application qu'on tentait d'en faire ; le tronc commun aux lignes de Lyon et de Strasbourg aurait pu être obtenu, mais certainement pas avec l'embranchement des deux lignes à Dijon. Sans doute voulait-on en même temps réaliser la jonction Lyon-Mulhouse, mais on la réalisait médiocrement. A force de vouloir embrasser, le but échappait ; un seul intérêt était satisfait, celui de Mulhouse ; il ne pouvait suffire, à lui seul, à compenser ceux de Strasbourg, de Nancy, de Metz, que l'on abandonnait.

Aussi bien — et c'est un aspect non moins curieux que dégage cette étude — les localités du tracé direct obnubilées par leurs querelles de clocher n'ont présenté une défense ni complète, ni cohérente. Metz vote le tracé direct mais avec le regret de ne pouvoir se joindre directement à Paris par le Nord ; cette hantise ne parvient pas à s'expliquer, si l'on considère que le principal aliment de la ligne de Metz sera le charbon de la Sarre et qu'à ce charbon le Nord, zone de concurrence des charbons belges et français est fermé. Rien que pour

cette considération, Metz eût dû vouloir une ligne Sarrebrück-Saint-Dizier ; on dira peut-être que l'on considérait, à l'époque, les railways comme incapables de transporter les grosses marchandises ; mais pourquoi alors était-ce précisément à Metz qu'on avait projeté les premiers chemins de fer, et pourquoi on y faisait la guerre au canal des houillères si l'on n'y croyait pas le rail capable de rendre les mêmes services que la voie d'eau ? A Strasbourg, en même temps qu'on y sert les intérêts du tracé direct, on les trahit, tellement forte est la crainte qu'on a de voir Metz obtenir sa jonction avec Sarrebrück et par conséquent avec Mannheim. Reims se refuse à admettre la voie indirecte par Dijon, mais elle songe en même temps à se faire elle-même l'avocat d'un tracé indirect différent, préférable sans doute à ses yeux au tracé de la Bourgogne puisqu'il desservira son territoire, mais non moins étranger aux vrais intérêts de la région de l'Est. Qu'en résulte-t-il ? Au lieu d'opposer un front unique aux menées adverses, les départements de l'Est, pour avoir insuffisamment concerté leurs intérêts, se présentent en ordre dispersé ; les contradictions de leurs sollicitations feront le jeu de leurs adversaires qui ne tarderont pas à les noter, à les exaspérer et à en tirer parti. Le gouvernement, faible comme tout pouvoir reposant sur l'électorat, sera incapable de mettre ordre à ce déchaînement de vœux particuliers. La ligne de la frontière d'Allemagne, une fois de plus, subira sinon un ajournement total, comme en 1837 ou en 1838, du moins une notable diminution dans l'importance et l'étendue de sa dotation.

CHAPITRE III

LA PRÉPARATION DES PROJETS GOUVERNEMENTAUX

(NOVEMBRE-DÉCEMBRE 1841)

On suppose facilement que cette réaction violente des départements de l'Est contre la manœuvre dessinée si habilement, et déjà en pleine évolution, des avocats du tracé indirect n'était pas restée sans écho dans la presse parisienne. Le problème, au reste, n'était-il pas, vu du centre et de haut, passionnant ? Les feuilles de la capitale se répartissent dès les premiers résultats des délibérations de l'Est en deux camps : ici les tenants du tracé indirect avec, à leur tête, le *Journal des Débats* qui, en même temps feuille gouvernementale, est extrêmement sensible aux fluctuations de la pensée du ministère, là les défenseurs du tracé direct qui se recrutent naturellement dans l'opposition avec, comme capitaine, le *National*. A la suite de ces deux journaux, comme seconds, ici le *Constitutionnel*, là le *Courrier Français*.

La délibération du Conseil municipal de Strasbourg à peine connue, le *National* (1) se montre frappé de l'ajournement du chemin de fer de la frontière de l'Est. Il y a, selon lui, évidence de l'urgence primordiale de cette ligne. Les fortifications de Paris n'ont pas de sens si l'on n'a que des routes ordinaires pour aller à la frontière. Sans doute la ligne du Nord est intéressante au point de vue militaire pour le cas où la maison d'Orange serait rétablie à Bruxelles, mais plus urgente encore est la ligne de l'Est qui couvre les frontières et avec elle ses embranchements sur Metz et sur Thionville. Au point de vue commercial, elle assurera le transit de l'Allemagne. Enfin, par comparaison avec la ligne de la Bourgogne, elle mettra Paris à 480 kilomètres de Strasbourg, au lieu de 680, soit 7 heures de moins.

De l'agitation qui se manifeste dans l'Est, le *Journal des Débats* se montre, au contraire, sinon irrité, du moins nerveux. Le 30 novembre (2), il commente la convocation du Conseil général du Bas-Rhin en session extraordinaire : « Ou bien, dit-il, c'est pour donner simplement l'occasion au Bas-

(1) 989. — (2) 1017.

Rhin de contribuer à la dépense du chemin de fer (indirect) et même dépasser ses émules de l'Yonne, de la Côte-d'Or, du Doubs, de la Haute-Saône et de l'Aube, et c'est bien, ou bien cette convocation à la veille du dépôt du projet de loi indiquerait de la part du gouvernement le projet de substituer le tracé direct de Paris à Strasbourg au tracé indirect par Dijon-Mulhouse, nous dirions que l'administration se trompe, que les habitants du Bas-Rhin eux-mêmes comprennent imparfaitement leurs intérêts », et le rédacteur reprend un à un les différents chefs d'arguments tant de fois invoqués en faveur du tracé indirect : économie, stratégie, commerce, transit...

Le 2 décembre, le *National* (1) donne la réplique aux *Débats* : « Nous l'avons dit dans notre précédent article et nous devons le répéter : ce qui importe, par-dessus tout c'est, dans l'intérêt militaire de notre pays, que le centre de la France, la ville où réside le gouvernement et où se trouvent réunis les plus grands moyens d'action, puisse communiquer le plus rapidement possible avec notre frontière de l'Est ; c'est, dans l'intérêt commercial, que la route à construire, tout en satisfaisant à ces premières données, rapproche autant qu'il se pourra le Rhin de nos ports de mer et traverse des contrées populeuses. » Successivement, le rédacteur développe les différents aspects du problème ; en passant il touche à la question d'économie : « et d'ailleurs, s'écrie-t-il, les gens qui nous parlent d'économie n'osent pas soutenir que le chemin direct ne doit pas être construit. Ils affirment, au contraire, qu'on le fera plus tard, comme nous-mêmes nous reconnaissons qu'il pourra être utile de pousser utilement un embranchement de Dijon sur Mulhouse ». Au point de vue stratégique il montre l'immense détour imposé aux concentrations par la ligne indirecte : « Et ces troupes, voyez un peu par quel chemin il leur faudra passer : avant d'arriver à Strasbourg, si c'est là le point attaqué, elles auront à défiler sous les murs de Bâle occupé sans doute par la coalition. Il leur faudra faire, pendant trente lieues, une marche de flanc en présence, et pour ainsi dire sous le feu de l'ennemi. Au moins, relevez donc Huningue si vous voulez que nos soldats descendent le cours du Rhin pour venir se mettre en bataille en face de Landau ou de Wissembourg. »

Cependant le *Journal des Débats* marque moins d'assurance et semble fléchir sur ses positions pourtant si vigoureusement arrêtées. Le 15 décembre, il relate l'agitation qui

(1) 990.

se produit dans l'Est (1). Sans doute maintient-il ses dires antérieurs et notamment son opinion à l'égard du transit, mais d'une manière moins affirmée. Il est visiblement impressionné par l'importance des concours votés à Nancy, à Strasbourg, à Châlons et à Metz. C'est, dit-il « un signe sensible de l'intérêt que les populations attachent au chemin de fer ».

Le 17 décembre, nouvel article du *National* (2). Cette fois-ci, c'est au *Courrier Français* qu'il répond. Le *Courrier Français*, venant au secours des *Débats*, avait lui aussi, invoqué toute la série des arguments favorables au tracé indirect, en particulier l'avis du Comité des fortifications. Le *National* les combat par les raisonnements habituels. Il signale le sophisme contenu dans les considérants du Comité des fortifications ; il le démonte, « et, d'ailleurs, conclut-il, si l'on convient qu'une attaque est à craindre par les vallées de la Moselle et de la Sarre, n'est-ce pas une indication suffisante qu'il faut au plus tôt nous assurer le moyen de transporter rapidement nos troupes dans ces vallées en reliant Metz et Thionville aux grands dépôts de la capitale ? »

La campagne est solidement menée et, d'ailleurs, les positions adverses sont déjà fléchissantes. Le 22 décembre, le *Journal des Débats* masque sa retraite (3) : il fait des réserves sur ce que l'application du chemin de fer à la stratégie soit une science née ; « il ne faut pas, dit-il, trop mêler le Comité des fortifications aux chemins de fer ». D'où provenait cette mollesse soudaine dans la défense de positions naguère si absolues ? Simplement d'une modification de l'opinion ministérielle. Jusqu'alors, seules les tendances du ministre des Travaux publics avaient soutenu, sinon inspiré, la grande feuille officieuse ; TESTE restait nettement favorable au tracé indirect ; on en a de nouvelles preuves : au comte Roy, pair de France, conseiller général de la Marne, le ministre comme le sous-secrétaire d'état, en cette fin novembre 1841, font encore des réponses d'attente (4) : l'affaire est compliquée par les différentes solutions qu'on peut lui donner, par les prétentions rivales des divers départements, par l'avis du Comité des fortifications qui vient ajouter beaucoup de complications à beaucoup de complications existantes. Le trajet direct ne peut être présenté cette année aux chambres parce qu'insuffisamment étudié ; le ministre ne proposera donc aucune direction pour Strasbourg ; il se bornera à demander les fonds nécessaires aux études ; dans cette position, rien ne serait

(1) 1018. — (2) 991. — (3) 1019. — (4) 1597, 1598.

pressé : le département de la Marne aurait tout le temps de connaître son intérêt et de bien savoir ce qu'il aura à demander, à appuyer ou à combattre. CHAIX D'EST-ANGE, député de Reims, écrit de son côté : « Les sympathies de M. TESTE sont évidemment favorables au tracé par Dijon qui épargne 72.000.000 ; mais, encore une fois, la question ne s'agite pas encore et ne me paraît pas mûre ; quant aux sacrifices offerts par les populations, ils n'ont pas d'importance car on songe à les réglementer par une loi... » Mais quand CHAIX D'EST-ANGE écrivait que la question ne s'agitait pas encore, il n'était pas exactement informé. Une escarmouche, en effet, avait déjà eu lieu au conseil des ministres le 7 novembre (1).

Le tracé direct y comptait un vigoureux défenseur, et d'importance, en la personne du ministre des Finances, HUMANN, député de Strasbourg ; aussi la discussion avait-elle été vive. Le ministre des Finances avait fortement insisté auprès de ses collègues sur la nécessité et sur l'urgence du tracé direct qui reliait par la voie la plus courte le Havre à l'Allemagne du Midi. Il avait répondu avec l'accent de la plus grande conviction aux objections d'ordre financier : « que comme administrateur du Trésor, il n'hésiterait pas un instant à ouvrir les coffres de l'Etat pour des entreprises faites dans l'intérêt de l'avenir commercial, industriel, intellectuel et politique du pays... que comme ministre des Finances, il n'appliquerait jamais une économie mal entendue à l'exécution de projets nécessaires, destinés à maintenir la France dans les voies pacifiques et au rang qui lui appartenait en Europe ; que dans la question spéciale du chemin de Paris à Strasbourg, il devait, comme ministre du roi et comme alsacien, appuyer la mise en œuvre prochaine d'une ligne dont l'importance frappait les yeux des moins clairvoyants ; que le chemin de Belgique et celui du Rhin en direction droite lui semblaient d'une égale nécessité puisque tous deux ils aboutissaient aux deux parties vulnérables de la France ».

Sans doute cette apostrophe ne pouvait pas émouvoir beaucoup l'administration des Travaux publics forte de l'avis du Comité des fortifications. Mais précisément, en décembre, un avocat singulièrement puissant joignait au sein du gouvernement sa voix à celles qui y défendaient le tracé direct ; le président du Conseil lui-même, le maréchal SOULT, ministre de la Guerre, s'élevait contre la ligne détournée par Dijon et se prononçait d'une manière positive pour le tracé direct (2).

(1) 1150. — (2) 1071.

C'était désavouer le Comité des fortifications et c'était, en même temps, renverser toute la thèse du tracé indirect. On conçoit la gêne du *Journal des Débats*. Faute d'accord entre les ministres, la question n'avancait pas : on piétinait. Le *National* ne manqua pas de signaler cette légère hésitation, signe d'un prochain recul. Il en profita pour accentuer encore son offensive. « L'amélioration des communications, disait-il le 23 décembre (1), n'a jamais empêché les guerres. En construisant les chemins de fer, il faut donc veiller à ce que la défense du sol national soit plus facile et l'invasion du sol étranger plus rapide, si cette invasion est utile à la défense. La ligne directe de Strasbourg est seule en état de répondre à cette double nécessité. » Avoir lu le mémoire de COLLIGNON, c'est être convaincu ; seul un intérêt privé a pu conduire au tracé indirect : « Mais, pour ne laisser aucune objection sans réponse, à cet intérêt privé, c'est-à-dire aux personnes qui veulent absolument faire du chemin de Strasbourg à Mulhouse une section du chemin de Strasbourg à Paris, nous répondrons qu'en insistant ainsi pour faire passer sur le railway de M. KOEHLIN les voyageurs en destination de Strasbourg, elles démontrent elles-mêmes la nécessité du tracé direct. Si Bâle, en effet, et Mulhouse étaient les points qu'il fût intéressant d'atteindre, la plus grande partie des voyageurs venant par Nancy et Strasbourg dépasserait cette ville et parcourrait les 104 km. du chemin de M. KOEHLIN. Ceux, au contraire, qui viendraient par Dijon, s'arrêteraient à Mulhouse et n'apporteraient aucun avantage à cette voie que l'on a si fort à cœur de favoriser. »

C'est sur ces mots que s'acheva, en 1841, la polémique élevée entre le tracé direct et le tracé indirect.

En attendant, le ministre TESTE n'en persistait pas moins dans son opposition à la ligne directe, et le mois de janvier de l'année 1842 s'ouvrait sans indice d'une modification dans les intentions ministérielles. Il n'était que temps d'aviser : le 8 janvier, les députés du Bas-Rhin, de la Moselle, de la Meuse, se réunissent pour faire des démarches auprès des ministres de la Guerre et des Travaux publics (2). A eux se joignent des pairs de France, comme le maréchal OUDINOT et le baron MALOUET, ancien préfet, un autre ancien préfet : le vicomte DECAZE, député, un député du Haut-Rhin : HARTMANN. La ville de Strasbourg délègue auprès de la députation un représentant, CARL, et la Chambre de commerce un de ses

membres, **RENOUARD DE BUSSIÈRES**. Chez le ministre des Travaux publics, **MAGNIER DE MAISONNEUVE**, député de Strasbourg, expose les demandes et les appréhensions des départements de l'Est. D'autres membres de la délégation prennent la parole après lui. Le ministre se prête de bonne grâce à ces instances, mais il reste sur ses positions, alléguant que les études du tracé direct ne sont pas assez avancées pour permettre la présentation d'un projet de loi. Le maréchal **SOULT**, au contraire, manifeste une attitude catégorique : il regarde le chemin de fer comme nécessaire à la défense du pays ; il promet d'intervenir auprès de son collègue « avec toute l'autorité que lui donne dans de pareilles questions sa vieille expérience militaire ».

A la suite de ces deux audiences, on désigne une commission spéciale composée de **MAGNIER**, de **MAISONNEUVE**, des généraux **PAIXHANS** et **JAMIN**, de **L'ESPÉE** et **GUILLON**, tous députés.

L'échec de cette première négociation auprès du ministre des Travaux publics porte les Conseils municipaux de Nancy et de Lunéville à une action concertée. Ils chargent **COLLIGNON** de se rendre à Paris pour y défendre les intérêts de la région (1). Mais cet ingénieur se voit refuser par le ministre le congé qui lui est nécessaire pour accomplir sa mission (2). Les feuilles d'opposition saluent immédiatement cette mesure comme un indice de la préférence que le gouvernement accorde au tracé bourguignon. Cependant, les combinaisons de couloirs s'échafaudent (3). On a vu qu'un des tracés proposés pour la ligne de Lyon remontait la vallée de la Loire pour emprunter le chemin de fer d'Andrézieux à Saint-Etienne. Naturellement les députés des départements du Centre se proposaient de soutenir ce tracé. La commission spéciale du chemin de fer direct de Strasbourg entre en rapport avec eux. Une alliance est conclue, moyennant quoi chacune des parties soutiendra le projet de l'autre. Les départements de la Marne et des Vosges, qui s'étaient tenus d'abord à l'écart de la combinaison s'y rallient. Les alliés nomment deux commissaires pour « faire les couloirs » et rattacher à leur cause les représentants des départements du Midi et de l'Ouest, le tout à charge de revanche.

Le 7 février, le ministre des Travaux publics dépose son fameux projet sur le bureau de la Chambre (4). Dans le plan général de classement qui faisait l'objet de l'article 1, il était

(1) 1075. — (2) 1076. — (3) 1077. — (4) 389.

bien prévu une ligne de Paris sur la frontière d'Allemagne par Strasbourg, en troisième lieu, après celles de la Belgique et de l'Angleterre et immédiatement avant celles de la Méditerranée et de l'Océan ; mais dans les dispositions particulières qui affectaient des crédits à des portions de chacune de ces lignes, on voyait 43.000.000 affectés au chemin de fer du Nord (art. 10), 40.000.000 affectés au chemin de fer de la Méditerranée, 17.000.000 affectés au chemin de fer de l'Océan ; aucune allocation n'était réservée à la ligne de la frontière de l'Est ; le ministre était demeuré sur ses positions, le chemin de fer de Strasbourg et de la frontière d'Allemagne subissait le même sort qu'il avait eu en 1837 et en 1838.

Au moment même où le ministère déposait le projet de loi général de chemins de fer, d'où était seule exclue de la grande croisée des chemins français la branche de la frontière orientale, paraissait en librairie un volume qui, au contraire, en démontrait indirectement la nécessité internationale. Cet ouvrage eut en France un retentissement considérable. Il était signé d'un des plus éminents diplomates du temps, le baron DE BOURGOING, ministre du roi en Bavière. Il était intitulé : *Tableau de l'état actuel et des progrès probables des chemins de fer de l'Allemagne et du continent européen, comparés avec ce qui existe et ce qui se prépare en France à cet égard* (1).

On a exposé ailleurs (2) les conditions générales suivant lesquelles ont évolué et progressé les différents réseaux de chemins de fer européens et l'on a marqué suffisamment l'étape de 1842 pour qu'il ne soit pas nécessaire d'insister ici sur le tableau que BOURGOING faisait de cette expansion en Allemagne. Mais ce que dans cette étude on n'a qu'effleuré, c'est la valeur stratégique de ce réseau. Sur cette valeur, Bourgoing insistait tout particulièrement ; il en montrait la gravité, le péril ; il signalait comment les techniciens d'outre-Rhin traitaient de « l'importance des chemins de fer en cas de guerre » ; comment ils appréciaient « leur valeur offensive », leurs liaisons nécessaires avec les forteresses et les camps retranchés, le nombre des troupes qu'ils pouvaient porter, la préférence à donner à telle ou telle arme dans ces transports rapides, les modifications à introduire dans le matériel du service de paix pour l'affectation au service de guerre, les précautions ou arrangements avantageux à prendre à l'avenir pour pouvoir faire passer le matériel existant d'un genre de service à l'autre ; les conditions que, dans des hypo-

(1) 194. — (2) Cf. *Annales de géographie*, n° du 15 septembre 1931.

thèses de guerre, tout gouvernement prévoyant devait imposer aux sociétés d'entreprises ; le pour et le contre sous le rapport de la destruction des lignes de fer en cas de guerre et la restriction qui en résulterait de leur utilité à certaines localités centrales, bien gardées ou éloignées du théâtre des hostilités » ; autant de questions, disait BOURGOING, sur lesquelles le génie analytique et méticuleux des Allemands s'exerçait depuis deux ans. A l'appui de ses dires, il donnait de larges extraits de la *Gazette militaire de Darmstadt* de 1840. La sensation produite par ces révélations fut très vive et la lacune présentée par le projet de loi en parut d'autant plus évidente et plus inadmissible.

Le point de vue militaire, déjà si fortement marqué dans les colonnes de la presse d'opposition — on a vu les articles du *National* — prend maintenant de plus en plus d'importance. La thèse du Comité des fortifications, fruit d'une expérience qui voyait plus volontiers le danger sur les frontières de la monarchie autrichienne que sur celles de la maison de Prusse, apparaît décidément périmée. Les arguments du baron DE BOURGOING sont repris inlassablement par toute une partie grandissante de l'opinion.

Le chemin de fer de Strasbourg retrouve dans les préoccupations générales la place qu'il y avait tenue en 1837 et 1838 et que les manœuvres concertées des intérêts du Bas-Rhin et de la Côte-d'Or, grâce à une campagne habilement menée, lui avaient fait perdre.

En attendant, et malgré le dépôt du projet de loi, les intéressés continuent la campagne. Le Conseil municipal de Nancy vote une adresse exposant le mécontentement soulevé dans le pays par le projet (14 février).

Le groupe des députés des départements de l'Est accompagné des maréchaux GÉRARD, MOLITOR et OUDINOT se rend chez le président du Conseil pour réclamer à nouveau son appui et son influence sur le ministre des Travaux publics. Ces démarches, jointes à la voix publique, ne sont pas sans effet. On apprend que le 13, un conseil de cabinet a décidé que le chemin de fer direct serait adjoint, dans le corps du projet de loi, aux lignes déjà dotées d'un crédit (1).

Cette nouvelle ne tarde pas à être confirmée. Au cours de la réunion de la Chambre dans ses bureaux, le 18 février, pour élire la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi, pendant que dans le 7^e bureau, le général

(1) 1081.

PAIXHANS s'élevait une fois de plus contre l'oubli du chemin de fer direct, dans le 2^e bureau, le ministre TESTE annonçait l'adjonction au projet de deux chemins nouveaux, les deux lignes rivales : celle de Paris à Strasbourg avec une allocation de crédit pour la section Bar-le-Duc-Nancy, celle de Dijon à Mulhouse, pour assurer la communication de Marseille avec Strasbourg (1).

Le grave *Journal des Débats* consacrait, le 21 février, sa défaite en ces termes (2) : « Le projet ministériel laissait indéterminée la direction de la ligne de Strasbourg. On devait se prononcer plus tard sur la préférence à donner au tracé direct qui eût été dirigé à peu près en ligne droite de Paris à Strasbourg, ou au tracé indirect passant par Dijon. Le gouvernement a senti que le nom véritable du chemin de fer de Strasbourg était celui de la ligne de l'Est. S'il ne se fût agi que de la ville de Strasbourg, le tracé indirect eût pu lutter contre le tracé direct. Nous avons nous-mêmes soutenu, et nous persistons à croire qu'à considérer la ville de Strasbourg seule, le tracé indirect était le meilleur. Il offrait au surplus l'avantage d'une forte économie. Mais Strasbourg ne se présentait pas seule dans la lice ; nos riches départements de l'Est, couverts d'une population si industrielle et si patriotique, ne pouvaient être frustrés de ces voies de communication perfectionnées. Le ministère ne pouvait tarder à le sentir. Voilà pourquoi il se déclare aujourd'hui pour la ligne de l'Est ».

Cette retraite, tant bien que mal déguisée, marquait la conclusion de la polémique ouverte en 1841. La ligne de l'Est allait donc recevoir une dotation sur une section de son parcours. Restait à déterminer cette section. Le ministre des Travaux publics avait bien précisé dans son bureau que ce serait le tronçon Bar-le-Duc-Nancy et le *Journal des Débats*, dans l'article précédemment cité, avait confirmé cette indication : « Les travaux, disait-il, seront entrepris entre Bar-le-Duc et Nancy, la question du tracé Paris-Bar-le-Duc réclamait un nouvel examen, et celle de la meilleure direction entre Nancy et Strasbourg présentait beaucoup de difficultés » : l'allocation devait être de 4.000.000 en 1842 et 10.000.000 pour 1843.

La suite du récit montrera dans quelle mesure il était exact que la section du chemin de fer direct entre Bar et Nancy était bien celle qui prêtait le moins à discussion ; mais

(1) 994, 1023. — (2) 1024.

était-ce réellement la solution qui était susceptible de rallier l'unanimité des départements de l'Est? Le ministre n'allait pas tarder à avoir la preuve du contraire.

Déjà, dans un article du 11 février 1842, *L'Indépendant de la Moselle* avait exprimé l'avis que la ligne de Strasbourg ne devait pas passer nécessairement par Nancy (1). Cette ligne, qu'on devrait, le journal y insistait, appeler plutôt ligne de l'Est, avait d'autres solutions, par exemple le tracé par Verdun qu'une délibération récente du Conseil municipal de cette ville avait proposé. Ce tracé par Verdun, le *Courrier de la Moselle* venait précisément de le révéler en le combattant : c'était celui qu'HENRIOT DELAMOTTE avait soumis à la Chambre de commerce de Reims, que l'ingénieur PAYEN avait à priori déclaré chimérique, mais qu'un examen plus attentif commençait à montrer réalisable, et qui desservirait directement Reims, Sainte-Menehould, Verdun, Metz, Haguenau et Strasbourg, en négligeant Nancy et toutes les villes de la vallée de la Marne.

Les autorités locales de Reims et de Metz sont loin d'ailleurs de se montrer aussi avancées. Si à Verdun, Sainte-Menehould et Saint-Mihiel on défend, comme il est naturel, le tracé direct Reims-Metz, à Metz les voix officielles se contentent encore de protester contre l'omission de la branche de Frouard à Metz dans le projet de loi. La Chambre de commerce, dans une lettre du 22 février au ministre (2), s'élève contre la qualification de ligne de Paris à Strasbourg donnée à la ligne de la frontière d'Allemagne : cette ligne comporte par nature deux branches, l'une Nord-Est, l'autre Sud-Est ; la branche Nord-Est ne saurait être considérée comme un simple embranchement ; si elle ne peut être mise en construction immédiatement, au moins doit-elle être classée en même temps que la branche de Strasbourg.

A Reims, on n'exige pas encore le tracé direct Reims-Metz, mais les partisans d'un tracé circulaire gagnent insensiblement des voix et l'on réclame la jonction Paris-Châlons-sur-Marne par Creil, Soissons et Reims. La question se présente d'abord accessoirement à l'examen du tracé futur du chemin de fer du Nord. Reims soutient pour cette ligne le passage par Compiègne et Saint-Quentin ; la Chambre de commerce y voit des avantages stratégiques : se rapprocher de Soissons, Laon et la Fère et desservir en même temps les places fortes des Ardennes ; des avantages commerciaux :

activer les relations des départements du Nord avec la Champagne et l'Alsace, réaliser enfin les communications depuis si longtemps attendues entre le Nord, l'Est et le Midi de la France par une voie de fer traversant le département de la Marne (3 janvier). Cette voie de fer serait précisément la ligne de Paris à Strasbourg : la meilleure solution pour cette ligne, dira la Chambre de commerce, un mois plus tard, serait de prolonger, à partir de Compiègne, le chemin de fer par la vallée de la Vesle jusqu'à Châlons, en passant par Reims ; sans doute, allongera-t-on le trajet Paris-Strasbourg de 30 à 40 km., mais on compensera cet allongement par l'économie de dépense résultant de l'adoption du tronc commun Paris-Creil et l'on évitera les travaux importants de la vallée de la Marne (28 février). Au Conseil municipal, le 15 février, le maire rappellera de son côté que si Reims avait voté 200.000 fr. en faveur du tracé de la vallée de la Marne, elle ne s'était pas interdit de s'intéresser à des lignes la touchant plus directement : on voit l'évolution de l'opinion rémoise. A cette même séance du 15 février, une nouvelle importante renforce encore le mouvement ; le député CHAIX D'EST-ANGE vient d'apprendre qu'il a été fortement question au Conseil des ministres du 13 de doter de crédit l'embranchement Creil-Compiègne, premier tronçon de la ligne de Saint-Quentin. Dès lors, le tracé Soissons-Reims-Châlons était tout indiqué pour la ligne de Paris à Strasbourg. Le Conseil vote donc 6.000 fr. pour les études, autorise le maire à solliciter villes et localités et désigne une commission permanente pour suivre la question.

Dès qu'on apprend à Strasbourg la proposition faite en faveur du tracé circulaire, on s'émeut. Le Conseil municipal se réunit le 25 février. Le maire demande à l'assemblée que la contribution précédemment votée soit élevée à 2.000.000. Le Conseil décide que le maire se rendra immédiatement à Paris pour faire valoir les droits et les intérêts des départements de l'Est et émet le vœu de voir commencer dès l'année courante le percement des Vosges et la construction d'une section qui appartienne sans conteste au chemin de fer direct, telle celle de Bar à Nancy.

Le 5 mars, en effet, le maire part pour Paris et le 12, les ministres des Travaux publics et des Finances, entendus par la commission de la Chambre, annoncent que le gouvernement est toujours favorable à la mise en chantier de la section Bar-le-Duc-Nancy.

Cependant, de leur côté, les localités intéressées par le tracé circulaire Reims-Verdun-Sainte-Menehould-Saint-Mihiel s'agi-

tent. C'est à Reims que la campagne est la plus active, que les sollicitations sont les plus puissantes sur les tergiversations ministérielles. Abandonnant corps et biens le tracé indirect par Dijon, le ministre est maintenant presque rallié au tracé circulaire par Reims, avec tronc commun aux deux lignes de Strasbourg et du Nord jusqu'à Creil. Il modifie le premier amendement qu'il avait proposé à la loi. Il réduit la section Bar-le-Duc-Nancy à l'infime tronçon Frouard-Nancy, et le tronçon Bar-le-Duc-Frouard est remplacé par le tronçon Creil-Compiègne (1). C'est préjuger en quelque sorte le tracé de toute la ligne. Reims a gagné la partie. Le Conseil municipal y accueille le revirement ministériel avec enthousiasme. Dans une délibération du 5 mars, il qualifie la résolution du Ministre d'« aussi heureuse qu'inespérée ». Il pense la chose déjà faite. Il vote 1.000.000 de concours au chemin de fer aussitôt que, partant de Paris, il aura atteint le territoire de la commune de Reims.

A Verdun, Sainte-Menehould, Saint-Mihiel, on mène campagne en faveur du tracé circulaire complet et deux articles, l'un de *L'Indépendant de la Moselle*, du 21 mars (2), l'autre de *L'Echo de l'Est*, du 2 avril (3), présentent les revendications de toutes les localités opposées au tracé direct.

Toute cette agitation condamne aux yeux de la commission parlementaire la dotation d'une section qui commande à un tel degré la direction générale du tracé. Elle rejette et le jalon Bar-le-Duc et le jalon Compiègne. La députation de l'Est s'émue. Elle craint que l'agitation désordonnée à laquelle se livrent les localités ne nuise en définitive au chemin de fer tout entier qu'on a eu tant de peine à obtenir — et c'est peut-être le secret espoir du ministre. Les députés des départements de l'Est, Meuse, Meurthe, Moselle, Bas-Rhin, Vosges, auxquels se joignent deux députés du Haut-Rhin, prennent le parti de publier une déclaration, aux termes de laquelle ils affirment unanimement leur accord sur le tracé direct (4). Cette déclaration catégorique rétablit les choses. On cherche un terrain d'entente. Précisément, les études de la traversée des Vosges viennent d'être achevées. La mise en chantier du tronçon allant du faite séparatif à Strasbourg ne préjugerait pas de la direction à donner au reste de la ligne. On décide qu'on proposera à la Chambre de consacrer en 1842, au chemin de fer direct, 1.500.000 francs applicables à la section de Hommarting, à l'entrée du grand souterrain des Vosges, à Strasbourg.

(1) 1087, 1088, 1089. — (2) 1095. — (3) 1092. — (4) 1090.

Le rapporteur DUFAYRE déposa son travail (1) le 16 avril. Il motivait dans les termes suivants l'introduction de la ligne directe dans le cadre de la loi : « Sans doute les communications de l'Alsace avec Paris et avec le Havre ont déjà obtenu le canal de la Marne au Rhin que l'administration exécute en ce moment. Nous sommes touchés des sentiments de justice distributrice qui veulent que les travaux entrepris par l'Etat soient répartis également sur tous les points du territoire. Cependant, remarquez-le, ce n'est pas un intérêt de localité que nous cherchons directement à satisfaire en créant ce chemin de fer, c'est un grand intérêt public de sûreté de territoire, d'unité nationale, de communications extérieures qui le réclame et, chacun comprend que pour le mouvement des populations, pour soutenir la lutte contre les chemins qui d'Anvers et d'Ostende traversent la Belgique, le canal de la Marne au Rhin ne suffit pas. (2) »

L'auteur passait ensuite à la question de la portion de tracé à voter. Il examinait les différents tracés proposés, tracés par les plateaux, par la vallée de la Marne, par la Seine et l'Aube, enfin, les deux tracés circulaires via Reims, l'un aboutissant à Vitry sur la Marne, l'autre à Arnaville sur la Moselle ; les études de ces tracés étaient inégalement sérieuses ; la commission n'en proposait pas l'adoption : aucun d'eux n'avait d'ailleurs été soumis au Conseil général des Ponts et chaussées : il n'y avait au contraire aucun inconvénient à préciser le point de passage par Nancy que proposait le gouvernement ; Nancy était un point commun où aboutissaient toutes les lignes étudiées pour le franchissement de la chaîne des Vosges.

La commission proposait donc la localisation du crédit à consacrer au chemin de fer à la section comprise entre Homarting et Strasbourg. Entre ces deux points le tracé choisi était le tracé qui suivait la vallée de la Zorn. De fortes raisons plaidaient cependant en faveur de la vallée de la Moder, mais l'autorité militaire y avait opposé son veto.

Le tracé du chemin de fer entre le faîte séparatif et Strasbourg était donc le seul, en dépit des allégations du *Journal des Débats*, que le législateur se trouvait en état de sanctionner. C'était en effet le seul dont un ensemble d'études définitives permettait de déterminer en toute connaissance de cause l'itinéraire général. On verra au chapitre suivant la marche qu'avaient suivie ces études et les considérants des conclusions formulées à leur sujet par les autorités en cause, l'autorité militaire et l'administration des Ponts et chaussées.

(1) 390. — (2) *Ibid.*, 847.

CHAPITRE IV

LES ÉTUDES COMPLÉMENTAIRES DU TRACÉ DIRECT ET LA TRAVERSÉE DES VOSGES

(DÉCEMBRE 1841-JANVIER 1842)

La traversée des Vosges par le tracé direct de Paris à Strasbourg constituait un très grave problème technique. DAUSSE, on l'a vu, utilisant les travaux de l'ingénieur en chef BRISSON, l'avait résolu en adoptant purement et simplement pour le chemin de fer le tracé du canal qui suivait la petite rivière de la Zorn et débouchait à Saverne. Reprises en 1839, ces études avaient embrassé trois directions : 1° la vallée de la Brusche ; 2° la vallée de la Zorn ; 3° la vallée de la Moder. De ces trois directions, celle de la Moder était apparue comme la plus convenable pour y placer le chemin de fer, le canal de la Marne au Rhin encombrant au maximum le sillon de la Zorn et le parcours suivant le val de la Brusche ne pouvant se faire qu'à l'aide d'ouvrages très considérables. Mais une complication supplémentaire s'était ajoutée aux difficultés naturelles : le Comité des fortifications, dans sa délibération du 14 avril 1841, s'était catégoriquement prononcé en faveur du tracé par la vallée de la Brusche, en excluant formellement le tracé de la Zorn et surtout le tracé de la Moder : « S'il était admis en principe, avait-il déclaré, que les deux lignes dont il s'agit (celle de Nancy et celle de Dijon) dussent être exécutées l'une et l'autre, le Comité, en ce qui concerne les trois tracés du chemin de fer dans la traversée des Vosges serait disposé à donner la préférence à celui qui suivrait le plateau de Framont et la vallée de la Brusche, comme étant, par son éloignement de la frontière du Nord, moins exposé que les deux autres à être inquiété par l'ennemi. »

Les études de DAUSSE avaient débrouillé le problème ; mais elles n'avaient pu être conduites, faute de crédits et de personnel, avec tout le détail voulu pour aboutir à un examen suffisamment critique des lieux. Le ministre en prescrivit la reprise sur une grande échelle en novembre 1841. Elles furent poursuivies pendant toute la durée de l'hiver 1841 par l'ingénieur en chef SCHWILGUÉ avec la collaboration des

ingénieurs DORÉ, GRAEFF, MÜNTZ, DECOMBLE et GUERRE. Elles se répartirent en trois groupes, comprenant treize cols principaux : le groupe de la Brusche et du Giesen où les passages explorés variaient de 580 à 755 m. de hauteur; le groupe de la Moder et le groupe de la Zorn, où les dépres-

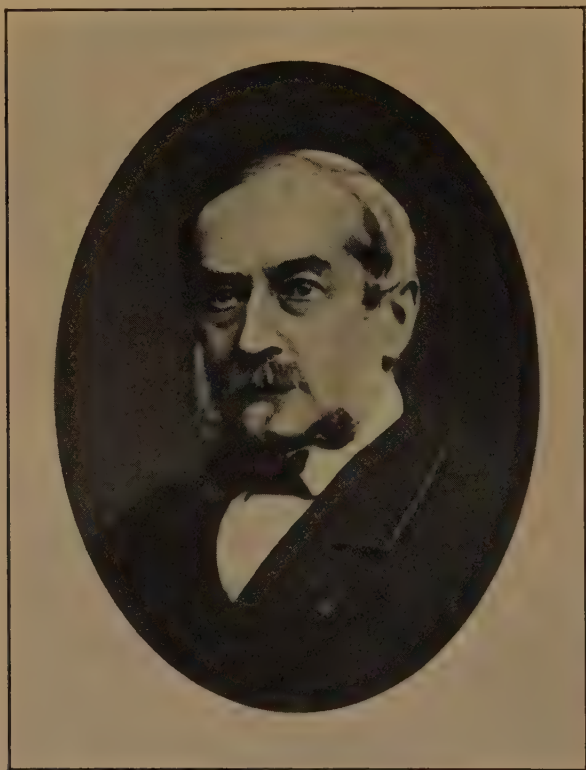


FIG. 18 — AUG. GRAEFF

sions propices au passage variaient de 291 à 368 m. SCHWILGUÉ déposa son rapport au mois de mars 1842 (1) ; il fut soumis dès la fin du mois au Conseil général des Ponts et chaussées, de manière à pouvoir servir de base aux débats parlementaires en perspective.

On a dit que le premier groupe des passages explorés comprenait les vallées du Giesen et de la Brusche. Les tracés suivant ces directions nécessitaient dans chaque cas des plans inclinés.

(1) 1327.

Ainsi, par la vallée du Giesen, on avait à partir de Schlestadt, une série de rampes allant de 4 à 8 m/m par mètre, sur 20 km. de longueur jusqu'à Lalaye. A partir de Lalaye, trois plans inclinés : deux de 0 m. 029 à 0 m. 032, à ciel ouvert, sur 4.250 m.; le troisième en souterrain, de 2.239 m. à 0 m. 0274, amenaient à une hauteur de 507 m. à la rencontre du versant occidental. De là, on descendait jusqu'à Lubine par un quatrième plan de 1.500 m. à 0 m. 038. Puis le tracé était dirigé le long de la vallée de la Fave par une pente de 0,0076, sur 3 kilomètres.

Par la vallée de la Brusche on avait le choix entre trois directions, soit par le col du Donon, à 755 m., soit par le col de Noire-Côte ou de Senones à 632 m., soit par le col de Voyemont près de Saales, à 580 m. Par le Donon, on avait sur le versant alsacien deux plans inclinés de 3.760 m. à 0 m. 0345, et un souterrain de 4.000 m. en rampe de 0 m. 005, sur le versant lorrain un plan incliné de 969 m. à 0 m. 0259. Par le col de Noire-Côte, le souterrain était de 5.124 m. en rampe de 0 m. 0047, faisant suite à de fortes rampes de 0 m. 0122, sur 9.164 m., et de 0 m. 0115, sur 2.274 m. Du côté lorrain, deux plans inclinés sinueux de 5.327 m. à 0 m. 02289-0 m. 03376 conduisaient à la Petite Raon, dans la vallée du Rabodeau. Enfin, le tracé du col de Voyemont comprenait du côté alsacien une forte rampe de 0 m. 0126, presque vis-à-vis Saales, sur 7.779 m. et du côté alsacien un plan incliné de 3.373 m., dont 2.450 m. en souterrain à 0 m. 0257, jusqu'à Colroy-la-Grande, sur le bord de la Fave. Le réseau français comporte actuellement, même dans l'Est, des rampes de 10, 15 et 25 m/m par mètre. Sans doute ces inclinaisons ne permettent pas en traction à vapeur la réalisation de très grandes vitesses, mais elles sont franchies couramment par les convois du trafic marchandises et du trafic local de voyageurs. En 1842, au contraire, même les fortes rampes de 0,01216 étaient assimilées à des plans inclinés desservis par des machines fixes, aucune machine locomotive du temps n'étant capable de remonter de pareilles déclivités.

Le tracé par la vallée de la Zorn suivait la direction générale du canal de la Marne au Rhin à partir de Brumath, par Mommenheim, Hochfelden, Steinbourg, Saverne. Il remontait la rive droite de la Zorn jusqu'à Hoffmühl, où un souterrain de 465 m., coupait le contrefort de Lutzelbourg. A partir de Hoffmühl, il empruntait la vallée du Teiggelbach et arrivait au col d'Arschwiller à 325 m. de hauteur, où un souterrain de 2.322 m., tracé à côté de celui du canal, portait la voie

ferrée sur le versant opposé. A son extrémité supérieure se trouvait le point culminant de 265 m. 50. De là une descente en pente de 0,005 suivait le petit vallon du Hochgraben jusqu'à sa jonction avec celui de Hommarting, où les deux torrents forment l'Eichmatt, affluent de la Sarre. A ce tracé, les ingénieurs annexaient un grand nombre de variantes, soit pour joindre directement la vallée du Teiggelbach à celle de l'Eichmatt en ligne droite, au prix d'un allongement du souterrain, soit pour joindre le confluent à Lutzelbourg du ruisseau du Valbach et de la Zorn avec le ruisseau de Hommarting, au prix d'un allongement un peu plus grand du souterrain placé cette fois sur le col de Valtembourg, soit enfin pour mettre en communication la vallée de la Zintzel, qui se jette dans la Zorn en aval de Saverne près de Steinbourg, avec un des affluents de la Sarre, ces dernières variantes donnant lieu soit à de considérables percées souterraines (8.000 m. par Vilsberg et Mittelbronn, 7.800 m. via Hangwiller, Metting et Schalbach, ou via Scewiller), soit à un allongement important du trajet (5.524 m. via Vexheim et Bourscheid), soit à un accroissement de dépense (1.000.000 via Verscheid, Wintersbourg, Herange, Lixheim et Sarrealtroff).

Le tracé par la vallée de la Moder conduisait de Strasbourg à Haguenau, en empruntant le tracé d'un chemin de fer déjà étudié en 1838 pour la ligne de Sarrebrück. A partir de Haguenau il suivait la vallée de la Moder jusqu'à Ingwiller en se tenant sur le côté droit de la vallée. Une première direction suivait la branche septentrionale de la Moder et traversait les Vosges au col de Puberg, sous un souterrain de 4.300 m. Une deuxième direction suivait la branche méridionale et passait au col de Hannenscheid, près de la Petite Pierre, sous un souterrain de 1.564 m. 60, le point culminant du tracé étant de 260 m. 14. Cette dernière direction avait la préférence des ingénieurs. Sur le versant oriental, à partir du faite, la pente était d'abord de 0 m. 005 sur 1.950 m., puis de 0 m. 003 et de 0 m. 001 jusqu'à Haguenau, excepté dans quelques parties de 2.900 m. de longueur ensemble entre Ingwiller et Obermotten où elle était de 0 m. 008, inclinaison qu'on pouvait réduire de 0 m. 005 en augmentant la profondeur de la tranchée pratiquée à Moenchhoffen. Sur le versant occidental, les pentes se maintenaient de 0,002 à 0,003 le long de la vallée de l'Eichel jusqu'à Kuppersmühl. Le tracé se dirigeait ensuite en ligne droite sur Harskirchen via Mackwiller, Rimsdorff, Neu-Saarwerden, où l'on traversait la Sarre sur un viaduc de 18 m. de hauteur. A Rimsdorff un nouveau

souterrain de 2.700 m. permettait de franchir le faîte entre Eichel et Sarre, sauf à faire un détour considérable pour descendre l'Eichel jusqu'à son confluent avec la Sarre. Le profil à partir de Kuppersmühl présentait des pentes de 0 m. 003 à 0 m. 005 jusqu'au souterrain de Rimsdorff. De là, il descendait avec des inclinaisons de 0 m. 005 sur 4.356 m., puis de 0 m. 003 jusqu'à Harskirchen.

Le Conseil général des Ponts et chaussées délibéra sur ces études le 31 mars. Conformément à l'avis exprimé par sa commission, il déclara que le chemin de fer ne pouvait suivre que deux directions, soit la vallée de la Moder, par le col de Hannenscheid, soit la vallée de la Zorn via Arschwiller.

Bien que plus long de 22 kilomètres, le tracé par la vallée de la Moder avait les préférences des ingénieurs en raison des facilités de son exécution. DUFAYRE, dans son rapport, exprimait les motifs qui plaidaient en faveur de ce tracé : « Le passage des Vosges est difficile par la Zorn. Entre Saverne et le col d'Arshwiller cette vallée est très sinueuse, étroite et bordée par des coteaux à fortes déclivités. Le canal de la Marne au Rhin la traverse déjà. Il faudrait placer le chemin de fer en beaucoup d'endroits sur le flanc des coteaux, opérer des extractions considérables de roches, ouvrir de nouveaux lits à la rivière et, dans une étendue de quelques centaines de mètres, déplacer le canal déjà exécuté. Pour les pentes, les courbes, les alignements, la vallée de la Moder est préférable... Le canal, qui est déjà un bienfait pour la vallée de la Zorn, serait un obstacle pour le chemin de fer par la difficulté d'établir dans les mêmes lieux les ateliers du chemin et ceux du canal. Enfin, la vallée de la Moder est plus rapprochée des riches usines de la Basse-Alsace et des charbons de Sarrebrück. » L'avis du Comité des fortifications était cependant formel ; à défaut des passages de la Brusche impraticables pour une grande ligne, il fallait se rabattre sur les moins exposés, en l'occurrence, ceux de la Zorn. Quant aux difficultés d'exécution, elles allaient donner aux ingénieurs l'occasion d'accomplir un des beaux ouvrages de l'époque.

On a vu que les études des passages des Vosges arrivaient à point nommé pour donner un fondement solide aux projets du gouvernement, en étayant les propositions de la commission de la Chambre et en permettant aux débats des deux assemblées de se développer sur des données assez fermes pour aboutir à une conclusion précise. Il ne reste plus qu'à faire l'exposé des grandes délibérations de 1842, dans la mesure où elles ont intéressé la ligne de la frontière d'Allemagne.

CHAPITRE V

LES DÉBATS PARLEMENTAIRES DE 1842

Comme en 1837, comme en 1838, la ligne de Paris à la frontière d'Allemagne devait en 1842 tenir une place prépondérante dans les débats ouverts à la Chambre des députés sur les projets généraux du gouvernement. Ainsi que le commandait le plan même du projet de loi, on revint sur la ligne de Paris à Strasbourg à trois reprises différentes. D'abord, au cours de la discussion générale, ensuite sur le titre I portant le classement du réseau général, enfin sur le titre II affectant des crédits à certaines sections des grandes lignes ainsi classées.

Au cours de la discussion générale (1), la ligne de l'Est fait l'objet de très longs développements qui tiennent la majeure partie des débats. Elle y apparaît principalement sous un aspect stratégique, comme ligne nécessaire à l'armement du pays. La secousse produite par les événements de 1840, le péril un instant couru par la France, surtout les révélations et le cri d'alarme du baron DE BOURGOING, ont de profonds retentissements dans les paroles prononcées. Elles recueillent d'ailleurs l'unanimité de la Chambre et la grande voix de BERRYER ajoute au poids des discours pressants des représentants des départements de l'Est qui plaident en faveur de la frontière de la Sarre et du Rhin.

Après quelques paroles mordantes de Victor GRANDIN à l'adresse des variations du ministre et des considérations stratégiques qui ont fait proposer le chemin de fer de l'Est, un député de la Somme, GAUTHIER DE RUMILLY donne le véritable ton de la discussion : « Au milieu, dit-il, du mouvement de tous les états de l'Europe, la France ne saurait rester immobile ; aussi, la préoccupation publique qui nous entoure en ce moment, manifeste assez hautement qu'il s'agit dans le vote de la loi actuelle de décider des grands intérêts du pays, intérêts de commerce, d'industrie et de manufactures, intérêts d'agriculture, de transit, intérêts stratégiques, maritimes et financiers, intérêts de progrès et de civilisation. A

(1) 392, 916.

chacun de nous le devoir de rallier à la discussion son patriotisme et ses efforts. » C'était déjà faire écho aux paroles de DE BOURGOING. Et du moment qu'on évoquait cette activité des états de l'Europe, qu'on faisait appel au patriotisme de l'assemblée, c'était déjà parler en quelque sorte de la nécessité de construire la ligne de l'Est et pour se rallier à cette activité et pour satisfaire les premiers vœux de ce patriotisme. L'orateur continuait (1) : il était temps de montrer à la vue les travaux exécutés de l'autre côté du Rhin ; avant cinq ans les principales capitales de l'Allemagne seraient reliées par des chemins de fer : Hambourg, entrepôt de l'Angleterre sur la mer du Nord, Stettin sur la Baltique, Francfort seraient reliées à Trieste sur l'Adriatique. A cette triple voie de transit du Nord au Midi, l'Allemagne joindrait deux voies de transit d'Occident en Orient. Avant cinq ans, la Belgique ne serait plus qu'à 24 heures de Berlin. Ainsi tous les pays de l'Europe centrale, la Confédération germanique tout entière, avec la Hollande, la Suisse, le Danemark, l'Autriche, le Hanovre, seraient englobés dans un vaste système de communications. Dans tous ces pays c'était un immense danger qui menaçait la France ; les souverains étaient intéressés, les feuilles publiques étaient remplies d'intérêts fédéraux, de nationalité allemande, de lignes stratégiques, d'habitude de transit, d'avantages commerciaux à enlever à la France. Les plus grands sacrifices étaient faits par les Etats pour aboutir à ces résultats...

De toute cette activité, un député de la Meurthe, MARSCHAL, montra ensuite le danger pour la France (2), danger d'invasion issu de l'explosion du sentiment national allemand : c'était par la vaste trouée laissée, entre Metz et Strasbourg, dans la ligne des frontières françaises par les traités de 1815 que se précipiterait la prochaine invasion et c'était là précisément, que la Confédération faisait converger un réseau formidable de chemins de fer qui aboutissait à Cologne, à Mayence, à Mannheim, « en sorte que 24 heures suffiront à nos voisins pour concentrer sur le Rhin les forces de la Prusse, de l'Autriche et de la Confédération ; le lendemain une armée de 400.000 hommes pourra franchir notre enceinte par cette brèche de 20 lieues, entre Thionville et Lauterbourg, qui sont les avant-postes de Strasbourg et de Metz. Trois mois ensuite, le système de réserve organisé en Prusse et dans une partie des autres états de l'Allemagne serait

(1) 392, 918.. — (2) *Ibid.*, 920

capable d'envoyer une seconde armée de force égale, à la suite de la première.» Et si, ajoutait-il « la politique européenne à l'usage de nos hommes d'état venait taxer mes paroles d'exagération, les présenter comme le cri d'un égoïsme national mal entendu et offrir les voies de fer allemandes comme des lignes civilisatrices par lesquelles nos voisins viendront fraterniser avec nous, je répondrais que la qualification de lignes agressives donnée par eux à leurs chemins de fer ne permet pas de se méprendre sur leurs intentions ; je répondrais que les études d'une expédition contre Paris à travers la Lorraine et la Champagne sur lesquelles la jeunesse est exercée dans les écoles militaires de l'Allemagne ne sont pas l'indice d'un sentiment de fraternité; je répondrais que le côté où frappera l'agression dont on nous menace est bien signalé par le report sur la place de Landau et sur la tête de pont si formidable de Germersheim des moyens de finances destinés primitivement au projet de fortifier Rastadt, projet abandonné. »

« Devant l'hostilité de ces dispositions, poursuivait l'orateur, et lorsque l'isolement de la France l'expose aux attaques d'une coalition, je le demande, est-ce que le simple bon sens, est-ce que l'instinct de conservation, est-ce que le patriotisme le plus vulgaire ne devraient pas en premier lieu diriger les études préparatoires et concentrer les moyens d'exécution sur le chemin de fer de Paris à Strasbourg comme étant celui qui portera les forces du pays sous le point le plus vulnérable et le plus menacé et qui les portera sur les ailes de la vapeur, à vol d'oiseau, seul moyen de prévenir ou de refouler l'invasion? »

A ces considérations, l'orateur ajoutait les arguments commerciaux habituels. Vis-à-vis du canal, il tenait le même langage qu'on avait toujours tenu, qu'on tiendra invariablement dans l'Est, jusqu'au bout : le chemin de fer « donnera au canal de la Marne au Rhin, dit-il, un puissant, un indispensable auxiliaire pour le service du commerce intérieur et pour disputer avec avantage aux ports de la Belgique et de la Hollande le transit de l'Océan au Danube. »

A son tour, MAGNIER DE MAISONNEUVE (1), député du Bas-Rhin, plaida la même cause : trois intérêts de premier ordre étaient engagés, suivant lui, dans la question des chemins de fer ; le plus important, celui qui dominait tous les autres, était l'intérêt de la défense du pays, de l'indépendance natio-

(1) 392, 922.

nale ; il montrait à cet égard la nécessité d'apporter des secours aux populations de l'Est et du Nord qui opposaient leurs poitrines à l'envahisseur ; si donc la France n'était pas capable de soutenir l'effort financier nécessaire à l'établissement de tout le réseau projeté, c'étaient les deux lignes du Nord et de l'Est qu'il fallait construire avant tout : « et si nous ne pouvons en établir qu'une, terminait-il, le choix pourrait-il être douteux entre celle qui mène à la frontière avec laquelle nos communications actuelles sont les plus faciles, frontière qui a conservé ses places fortes et qui a devant elle un pays dont l'amitié, ou tout au moins la neutralité ne saurait nous faire défaut, et le chemin de fer qui, devant aboutir à une frontière que les traités de 1814 et de 1815 ont démunie d'une partie de ses boulevards, ira de plus au-devant des lignes stratégiques de l'Allemagne? »

Au début de la seconde séance, le 19 avril, le général PAIXHANS vient défendre les intérêts de la Moselle, son département (1) : en montrant la nécessité de la ligne de l'Est, il indique qu'elle ne doit pas seulement se diriger vers Strasbourg, mais aussi desservir « la Prusse et toute la riche Allemagne du Nord, sans être obligée d'y arriver par un détour au profit de la Belgique... »

« La ligne de l'Est, d'après tous les projets, doit faire communiquer le Havre et Paris et la Champagne et la Lorraine et notre commerce et nos armées avec l'Allemagne du Sud par Strasbourg et avec l'Allemagne du Nord par Metz. Or, le projet de loi supprime cette dernière destination et, pour satisfaire l'autre, que fait-il? Réunit-il Paris à l'une des villes de Champagne ou bien deux villes entre elles afin d'avoir après une première position prise une utilité immédiate et un intérêt du capital consommé? Aucunement : il vous propose, Messieurs, la position la plus éloignée de Paris, il vous propose la réunion de Strasbourg à quoi?... au village inconnu de Hommarting !... » L'orateur s'étonne de ce choix, il s'étonne encore plus du principe dont il est l'application. Il demande des démarches plus méthodiques dont il montre des exemples à l'étranger. A l'appui de son dire il dépose un amendement ainsi conçu :

« Les chemins seront exécutés successivement par section, d'une ville à l'autre, ainsi qu'il suit :

« La section de Paris à Amiens, celle de Dijon à Chalon-sur-Saône et celle d'Orléans à Paris seront commencées en 1842.

(1) 392, 927.

« A l'ouverture de la session prochaine, il sera présenté aux Chambres des tracés pour commencer en 1843 la première section partant de Paris de la ligne dirigée sur l'Allemagne et la section de Marseille au Rhône.

« Des projets de loi seront ultérieurement présentés par le gouvernement pour l'exécution des autres sections. »

Le discours du général PAIXHANS soutenait les derniers efforts des intérêts messins oubliés dans le projet de loi ; le 27 avril, le Conseil municipal de Metz, en vertu d'une délibération spéciale, s'était transporté en corps chez le préfet de la Moselle pour protester contre l'oubli des intérêts de Metz et demander avec énergie que la bifurcation sur Metz du chemin de fer y fût insérée. Le Conseil avait voté 1.000.000 en faveur du prolongement de la voie ferrée jusqu'à Sarrebrück pour garantir un minimum d'intérêt de 4 % au premier million d'actions souscrites jusqu'à concurrence de 40.000 fr. et tant que l'exploitation de la ligne ne rapporterait pas 6 % aux actionnaires.

Après le général PAIXHANS, le baron DE SCHAUENBOURG, député du Bas-Rhin, reprit à nouveau la question militaire : au système étroit et timide du Comité des fortifications, il opposa la nécessité de vues larges : « Je veux, s'écria-t-il, que là où pour nous défendre nous avons l'habitude d'amonceler de petits obstacles, là où nous nous privons d'un chemin dans la prévision qu'il pourrait servir à l'ennemi, à la place de toutes ces combinaisons de la petite guerre, nous ayons de grands moyens qui aient le caractère national et qui nous permettent d'aller le plus vite possible au-devant de l'ennemi et de l'attendre sur le champ de bataille. C'est là sous le rapport militaire le grand rôle des chemins de fer... »

Enfin, à toutes ces voix des défenseurs de la ligne de l'Est, BERRYER joint sa grande voix elle-même (1). Après avoir traité la question du transit et de la concurrence étrangère, il montre combien à ce point de vue est importante la réalisation de communications d'Est en Ouest. Il refait à son tour le tableau menaçant des connexions qui s'apprêtent à dépouiller nos ports de la Manche de leurs trafics traditionnels. Déjà ces connexions sont avancées. A la fin de l'année elles seront complètes. « Il y a donc devoir impérieux, conclut-il, de faire une ligne de chemin de fer de l'Est à l'Ouest et j'appuierai dès à présent tout crédit et tout système d'exécution qui pourraient conduire à l'achèvement de cette ligne. »

(1) 392, 933.

Avec l'orateur suivant, l'illustre TALABOT, député de la Haute-Vienne, on passe à un autre genre d'éloquence. L'orateur y examine le problème des grandes voies de fer à créer sous cette forme méthodique qu'on a déjà eu coutume de voir sous la plume des ingénieurs des Ponts et chaussées. Il cherche les données de la question et il pose quatre règles auxquelles doivent satisfaire chacune des lignes à classer (1). La première est d'assurer les relations commerciales avec l'étranger : « Je la pose la première, parce que les points extrêmes du territoire auxquels il faut atteindre sont déterminés par les relations avec l'étranger et non par les relations intérieures ; c'est sur le tracé surtout que devra influencer le commerce intérieur, mais le commerce extérieur devra plutôt influencer sur le classement. »

La deuxième règle s'appuie sur l'importance du commerce intérieur que devra desservir chaque railway. La troisième impose au réseau à établir de ménager entre ses antennes d'égales étendues de territoire : « Vous ne pouvez pas faire, disait TALABOT, un angle tout à fait ouvert entre deux lignes et un angle tout à fait fermé entre deux autres. » Enfin, la quatrième règle tenait compte de l'importance stratégique de chaque chemin.

La ligne de Strasbourg satisfaisait complètement au quatrième point de vue, sauf le tracé à déterminer. Le mouvement commercial extérieur et intérieur était assez considérable. Quant à la condition d'égale répartition, elle était satisfaite du côté du Nord. Du côté du Midi, tout dépendait du choix qu'on allait faire du tracé de la ligne de Strasbourg elle-même et de la ligne voisine de Lyon, et TALABOT montrait à cet égard que cette condition pourrait être lésée autant que l'on ferait pour Strasbourg un tracé trop bas ou pour Lyon un tracé trop haut. C'était implicitement condamner la combinaison du tronc commun.

Jusqu'alors aucun écho ne s'était fait entendre dans les débats de la campagne qui avait failli aboutir à faire passer la ligne de Strasbourg par Dijon ; les partisans du tronc commun avaient abandonné toute la discussion générale au tracé direct qui avait pu s'y développer largement ; ils allaient porter leurs efforts sur la discussion des articles. Lorsque le président mit aux voix le § 3 de l'article 1, ainsi conçu :

« Sur la frontière d'Allemagne par Nancy et Strasbourg » (2), un des plus zélés défenseurs du tracé par la Bour-

(1) 392, 947. — (2) *Ibid.*, 961..

gogne, LARABIT, député de l'Yonne, membre d'ailleurs du comité bourguignon, demanda la parole et posa à son tour la question stratégique, bien entendu pour la traiter du point de vue même du Comité des fortifications. « Elle n'a, dit-il, été posée par personne sous sa forme générale. Le chemin le plus stratégique serait celui qui se dirigerait perpendiculairement à la frontière qui devra servir de base d'opération ou tout au moins par la ligne la plus courte. Cela est vrai pour une guerre offensive, mais dans une guerre défensive, de tels chemins, dirigés sur Lille ou sur Strasbourg, seraient assurément les moins stratégiques. Pour qu'un railway soit utile dans une guerre défensive, il faut qu'il soit inattaquable. A cet égard, le chemin de Dijon à Mulhouse et Strasbourg serait éminemment stratégique pourvu que la neutralité de la Suisse fût sérieusement efficace ou que le passage de Bâle fût solidement défendu par une place à construire pour remplacer Huningue. Ainsi, le chemin de fer direct est stratégique pour une guerre offensive, le chemin indirect pour une guerre défensive. » Or, ce que l'on avait à prévoir, c'était précisément une guerre défensive. C'était donc la ligne de Strasbourg par Mulhouse qui était la plus nécessaire eu égard à la position politique et militaire du pays.

Après ce premier exposé, LARABIT plaida les intérêts de Metz ; c'était jouer la carte correspondante à celle qu'on avait à Metz — on s'en souvient — préconisé de jouer : soutenir la ligne indirecte de Strasbourg pour obtenir la ligne directe de Metz. LARABIT soutient la ligne directe de Metz pour obtenir la ligne indirecte par Dijon : « Je crois qu'on a renoncé trop facilement, dit-il, à faire passer le chemin de Strasbourg par Metz ; je crois qu'on a préféré un peu légèrement Nancy, ville ouverte, à Metz, place forte de premier ordre. S'il est utile d'aller à Strasbourg directement, il est également utile d'aller à Verdun et à Metz et cette ligne paraît la plus naturelle, surtout si on passe par Compiègne, Soissons et Reims. »

Comme conclusion de cette intervention, TALABOT déposait un amendement renvoyant à l'article 11 du titre II, portant affectation de crédit, la question de la détermination du passage par Nancy. LARABIT appuya immédiatement cette motion en soutenant le tracé direct par Metz. Le rapporteur ne se prêta pas à la manœuvre ; il l'écarta en quelques mots : « La commission, dit-il, ne s'est pas dissimulé l'importance de Metz et si elle n'est pas dans le classement, c'est que le chemin de fer passant à Nancy est à douze lieues de Metz par une grande voie navigable sur laquelle circulent des bateaux

à vapeur; mais vouloir Metz à l'exclusion de Nancy, c'est ce qu'aucun projet n'a proposé et qui allongerait le trajet Paris-Strasbourg sans utilité. Metz et son avenir sont liés à l'existence de la ligne de Paris à Strasbourg; son intérêt est que ce chemin passe par Nancy ». Sur ces déclarations et après un dernier mot de LARABIT, l'amendement fut repoussé et le paragraphe adopté.

Le 10 mai on aborda la discussion générale du titre II; nouvelle manœuvre: le vicomte Prosper DE CHASSELOUP-LAUBAT propose, pour des raisons financières, de concentrer tous ses efforts sur une seule ligne, la ligne de la Manche à la Méditerranée et de la Méditerranée au Rhin (1). Le système qui consiste à se servir des ressources de la dette flottante, comme le propose le ministre, lui semble en effet singulièrement dangereux: c'est, dit-il, se confier à la fortune de la France.

Le ministre de l'Intérieur, LACAVE-LAPLAGNE, au nom de son collègue HUMANN, souffrant, lui répondit. Il passa en revue toutes les lignes dotées de crédit; arrivé à celle de Strasbourg, contre laquelle était spécialement dirigé l'amendement: « Eh bien, s'écria-t-il, cette ligne a été demandée de tout temps, par tout le monde. Vous pouvez vous rappeler qu'en 1838, lorsqu'une grande commission fut nommée pour examiner les projets des chemins de fer, on disait que si une ligne devait être entreprise au compte de l'Etat, c'était celle de Strasbourg en raison de son importance politique et militaire. C'est en quelque sorte un axiome dans la discussion des travaux publics; cette ligne on la commencera du côté de Strasbourg et à Strasbourg elle se joindra à la ligne déjà exécutée de Strasbourg à Bâle. De telle sorte que même en supposant que les travaux fussent interrompus à raison de circonstances que je ne peux pas prévoir, mais que prévoyait l'honorable préopinant, vous auriez une ligne de chemin de fer de 40 à 50 lieues qui mettrait en rapport des pays riches, peuplés et industriels. »

Le lendemain, BILLAULT, député de la Loire-Inférieure, reprend toute l'argumentation qu'il avait fait valoir en 1838 (2): il parle des intérêts du transit, des intérêts stratégiques, des intérêts commerciaux. Entre le Havre et Bâle on rejoint deux lignes déjà construites: 60 lieues jusqu'à Paris, 40 lieues à partir de Strasbourg; c'est 100 lieues déjà établies: « C'est là un avantage considérable. Vous avez réuni, con-

(1) 392, 1077. — (2) *Ibid.*, 1092.

clut-il, le point de vue commercial, le point de vue stratégique et l'avantage de souder 100 lieues de chemins faits à 100 lieues à faire. C'est là, je le répète, une ligne unique, une ligne éminemment nationale, éminemment commerciale, éminemment politique, éminemment stratégique. Si vous avez à choisir, il n'y a pas à hésiter, si vous ne voulez faire qu'une ligne, c'est celle-là. »

Le ministre de la Guerre, le maréchal SOULT, président du Conseil intervient lui-même (1) : La trouée où la France est le plus exposée est sans contredit la Basse-Alsace. La Basse-Alsace se trouve entièrement découverte depuis que la France a perdu Landau et qu'une double tête de pont a été établie à quelques lieues de là, sur le Rhin, à Germersheim. Je n'hésite donc pas à dire que si la France était menacée, ce serait là le point d'attaque de l'ennemi. » Le maréchal fait état de cette situation pour développer les motifs de l'importance qu'il attache au tracé direct. Il y voit, d'ailleurs, un autre avantage : « Par la même pensée, dit-il, j'ai exprimé le vœu que la ligne dont il s'agit se rapproche le plus possible de Metz : Metz est devenue une de nos premières places, un de nos boulevards. C'est une des clefs de la France ; Metz, depuis la perte de Sarrelouis et de Landau, a acquis une importance plus grande encore qu'auparavant. Metz est devenue un point stratégique du premier degré. Ainsi, il faudrait qu'à Metz il y eût un grand camp retranché pour accueillir toutes les troupes qui viendraient du Nord afin d'aller au-devant de l'armée ennemie qui aurait pénétré dans la Basse-Alsace. Plus tard, par la succession des temps, une fois que la Chambre aura voté la ligne qui lui est demandée et surtout lorsque cette ligne de Paris à Strasbourg sera faite, il est indubitable que le gouvernement demandera qu'il y ait un embranchement sur Metz. » Sur cette déclaration, l'amendement Prosper DE CHASSELOUP-LAUBAT, mis aux voix, est rejeté.

Le lendemain 12, on passe enfin à la discussion des articles (2). Sur l'article 11, affectant une somme de 11.500.000 fr. à la partie du chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne, comprise entre Hommarting et Strasbourg, dernière manœuvre du général PAIXHANS pour faire ajourner le projet de loi en combattant encore une fois la section choisie. Il aurait fallu, disait-il, partir de Paris. On ne l'avait pas fait parce qu'il y avait plusieurs tracés en lutte. Alors, il fallait réunir deux villes, Bar-le-Duc et Nancy, Nancy et Metz. Ce

(1) 392. 1095. — (2) *Ibid.*, 1105.

que la commission avait accepté, c'était de faire une ligne venant d'Allemagne vers Paris et se terminant à un village. Le projet était indéfendable : que la Chambre demandât pour la session suivante un projet étudié d'après les principes voulus.

La Chambre ne suivit pas l'orateur et l'article fut voté sans difficulté. L'ensemble de la loi était adopté dans la même séance. Dès le lendemain, ce projet était présenté à la Chambre des pairs. La commission était désignée le 16 avril et, le 24 mai, le comte de GASPARIŃ déposait son rapport (1). Examinant les différentes lignes proposées au classement, l'auteur consacrait un important paragraphe à la ligne de l'Est : « On aurait pu, exposait-il, mettre en doute l'utilité commerciale de cette ligne. Les communications directes de la vallée du Rhin avec nos côtes de la Manche sont peu fréquentes et le sont devenues encore moins par les progrès de la navigation fluviale du Rhin. Un chemin de fer direct ferait-il une concurrence sérieuse à la nouvelle voie ? Pourrait-il contrebalancer au profit de l'Océan les avantages, les facilités des rapports de l'Alsace avec le Midi et Marseille ? La question était au moins douteuse et la Chambre de commerce du Havre, elle-même, qui était si fortement intéressée, se prononçait pour une communication par Dijon, Mulhouse. Mais tous ces motifs pour rendre la route de Paris au Rhin dépendante d'une autre ligne principale et pour admettre que les vrais intérêts du commerce étaient satisfaits par la création du canal de la Marne au Rhin, que l'on achève en ce moment, ont dû céder devant l'opinion du ministre de la Guerre qui a déclaré que, dans la situation où les chemins de fer allaient placer l'Europe à l'égard de la France sous le rapport militaire, il était d'une impérieuse nécessité de mettre en communication rapide Paris avec les places fortes de la Lorraine et de l'Alsace. Dès lors, toutes les considérations secondaires se sont abaissées devant cette considération supérieure. Il ne s'agissait plus seulement de communications industrielles à favoriser, mais d'une frontière de l'Etat à fortifier. Toutes les opinions ont admis le classement de la route de Paris à Strasbourg. »

La haute assemblée suivit son rapporteur et, malgré une dernière tentative de la Chambre de commerce et du Conseil municipal de Metz pour obtenir le classement simultané de l'embranchement ou mieux de la bifurcation à Frouard de

(1) 394, 395.

la ligne de Metz, elle consacra sans modification le texte voté par la Chambre des députés.

La loi fut promulguée le 11 juin 1842. La ligne de la frontière d'Allemagne y était classée à l'article 1^{er} du titre premier la troisième, après les chemins de fer de Belgique et d'Angleterre, avec comme direction légale la frontière d'Allemagne par Nancy et Strasbourg. Le titre II, article 11, réservait une allocation de 11.500.000 fr. à la partie de cette ligne comprise entre Hommaring et Strasbourg. L'article 17 ouvrait sur cette allocation 1.500.000 fr. de crédit pour l'année 1842 et 3.500.000 fr. pour 1843.

Ainsi la ligne de la frontière d'Allemagne triomphait enfin. Elle triomphait, il faut le dire, surtout sous l'empire de considérations d'ordre militaire comme une ligne d'intérêt stratégique et international. Elle triomphait en dépit d'un intérêt commercial qui paraissait universellement médiocre aussi bien au point de vue intérieur qu'au point de vue extérieur, malgré aussi son parallélisme avec une voie navigable dont l'institution toute récente accusait aux yeux du législateur, du gouvernement et de l'opinion publique une faveur inestimable dont les populations devaient se contenter. Ce triomphe était néanmoins incomplet, car le tracé que devait normalement suivre cette ligne n'avait réussi à s'imposer ni au gouvernement ni aux intérêts locaux en compétition. Le chemin de fer, tel qu'il était voté, était en réalité une impasse, car il butait contre le Rhin à Strasbourg. Il n'était appelé à desservir par là qu'un hypothétique trafic. La branche essentielle au développement du mouvement économique dans la région de l'Est, la branche de Metz à Sarrebrück, qui devait communiquer avec les réserves inépuisables de combustible minéral des mines de la Sarre, restait en dehors du cadre de la loi. L'obsession du danger militaire avait fait à peu près complètement oublier au cours des débats de 1842 les contingences commerciales et économiques dont personne, pas même les localités, n'avait su plaider la cause. Tel qu'il était cependant et eu égard aux difficultés qu'on a signalées, le résultat était d'importance. Le chemin de fer de l'Est avait une existence légale. Il sortait des brumes des origines et la consécration de 1842 achevait comme telle une période confuse pour ouvrir en même temps une nouvelle ère, au cours de laquelle allaient se préciser de plus en plus nettement ses linéaments définitifs et ses caractères essentiels.

EXPLICATION DES RENVOIS

Les renvois se réfèrent à l'étude particulière qu'on a consacrée, dans un volume spécial, à l'analyse et au classement de la documentation du présent ouvrage (1).

Ces renvois se présentent sous deux formes :

1° Les uns — les plus nombreux — comprennent un nombre en caractère gras suivi ou non d'autres chiffres imprimés dans le corps du reste de la composition : les nombres en caractères gras sont les numéros d'articles des chapitres II, III, IV et V (imprimés, manuscrits, correspondances, documents divers) de l'étude ci-dessus ; les chiffres qui suivent ces numéros donnent soit la page ou le folio, soit le tome et la page ou le folio. Exemple :

(1) **1587**. — (1) **241**, 67. — (1) **19**, 11, 150.

2° Les autres renvois contiennent un chiffre romain et une majuscule suivis ou non d'une lettre minuscule ; exemple : IV, C b ; ils se réfèrent alors au classement des sources du chapitre I : « Bibliothèque et Dépôts d'archives ». Ces trois premiers signes sont suivis d'indications diverses qui désignent les volumes ou sommiers (une lettre majuscule, un chiffre romain, un chiffre arabe ou une année et les pages). Exemple :

VII, Ba B, 76. V, A 30, 1260. VII, A 1833, 45.

(1) *Recherches sur les sources de la création d'une grande ligne de chemin de fer au XIX^e siècle*. — Paris, J. Barreau et C^{ie}, imprimeurs-éditeurs, 1932.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
INTRODUCTION GÉNÉRALE.	9
TITRE PREMIER	
DE LA SITUATION ÉCONOMIQUE DE LA RÉGION DE L'EST SOUS L'EMPIRE DES ANCIENNES VOIES DE COMMUNICATION	15
CHAPITRE PREMIER. — <i>Les voies de communication. — Les transports et les voyages</i>	17
I. Les voies de communication naturelles	17
II. Les voies de communication artificielles.	18
1 ^o Les routes de terre	18
2 ^o Les canaux.	34
CHAPITRE II. — <i>La production.</i>	39
I. L'agriculture.	39
1 ^o Les céréales.	39
2 ^o Vins, bières, eaux-de-vie.	43
3 ^o Betteraves à sucre.	46
4 ^o Forêts, bois.	47
II. L'industrie.	49
1 ^o La houille	49
2 ^o Le fer	54
3 ^o Filature, tissage, bonneterie	58
4 ^o Industries diverses.	60
CHAPITRE III. — <i>La population.</i>	63
CHAPITRE IV. — <i>Le commerce extérieur et le transit</i>	69
1 ^o Importations et exportations.	69
2 ^o Le transit	70
CHAPITRE V. — <i>La circulation intérieure.</i>	75
1 ^o La circulation des voyageurs.	75
2 ^o La circulation des marchandises	84
3 ^o Comparaison du trafic des routes françaises	88
4 ^o Les entrepôts de la Villette.	89

TITRE II

	Pages.
LES PREMIERS PROJETS DE CHEMINS DE FER DANS LA RÉGION DE L'EST (1825-1841)	93
CHAPITRE PREMIER. — <i>Les saint-simoniens, les communications d'Ouest en Est et les premiers projets du gouvernement</i> (1825-1833)	95
CHAPITRE II. — <i>Les premières études de l'administration dans la région de l'Est</i> (1833-1837)	105
CHAPITRE III. — <i>Le vœu des populations et l'initiative locale</i> (1825-1837)	123
CHAPITRE IV. — <i>Les discussions parlementaires de 1837-1838.</i>	135
CHAPITRE V. — <i>Les populations de l'Est et les initiatives locales</i> (1838-1841)	149

TITRE III

LES ÉTAPES DU CLASSEMENT ET LA PREMIÈRE DOTATION (1841-1842).	173
CHAPITRE PREMIER. — <i>Le tracé indirect par la Bourgogne et Dijon.</i>	175
CHAPITRE II. — <i>Le tracé direct par la Lorraine et Nancy.</i> . . .	189
CHAPITRE III. — <i>La préparation des projets gouvernementaux</i> (novembre-décembre 1841).	229
CHAPITRE IV. — <i>Les études complémentaires du tracé direct et la traversée des Vosges</i> (décembre 1841-janvier 1842). . . .	243
CHAPITRE V. — <i>Les débats parlementaires de 1842.</i>	249

TABLE DES ILLUSTRATIONS

Figures.	Pages.
1. — Routes nationales (1840).	17
2. — Voies romaines	17
3. — Routes des postes (1695)	25
4. — Routes des postes (1835)	27
5. — Principales lignes de navigation intérieure (1845) . .	36
6. — Le peuplement de la région Nord-Est de la France . . .	62
7. — Densité de la population et population agglomérée par plus de 5.000 habitants (1842).. . . .	64
8. — Population agglomérée (1842)	66
9. — Les différents courants de transit à la frontière de l'Est en 1840	71
10. — Les projets de FOURNEL et le croisement des grandes voies du transit européen	97
11. — Avant-projet DAUSSE : tracé entre Paris et Vitry-le- François	107
12. — Avant-projet DAUSSE : profil en long entre Paris et Vitry- le-François	109
13. — Strasbourg : quartier du Marais Vert (1830).. . . .	118
14. — Les tracés entre Metz, Nancy et Sarrebrück.	131
15. — L'embarcadère du chemin de fer d'Orléans.	133
16. — Tracés MICHEL et MONY-FLACHAT-PETIET.	164
17. — Prospectus de souscription du Conseil municipal de Châlons-sur-Marne	206
18. — Aug. Graeff	244

HORS-TEXTE

L'Est de la France, dans la carte de Melchior TAVERNIER.. .	17
Les grands chemins de Lorraine et Barrois dans <i>la Guide des Chemins de France</i> , de Charles ESTIENNE.	25
Une des « grandes messageries » qui assuraient le transport des voyageurs de Paris à Strasbourg.	33
L'embarcadère à Meaux du chemin de fer de Paris	168
Carte d'une partie de la région de l'Est de la France.	176

